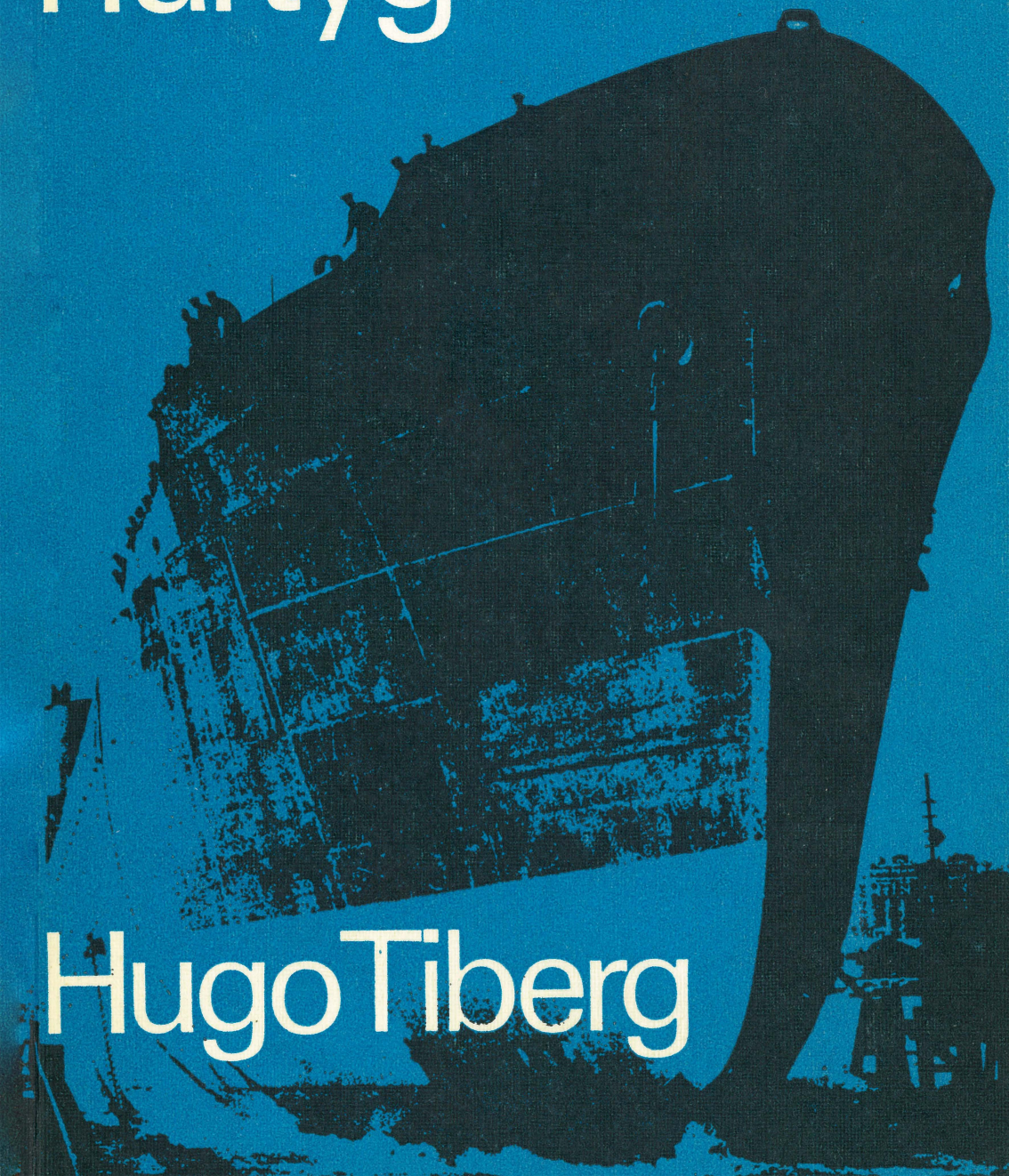
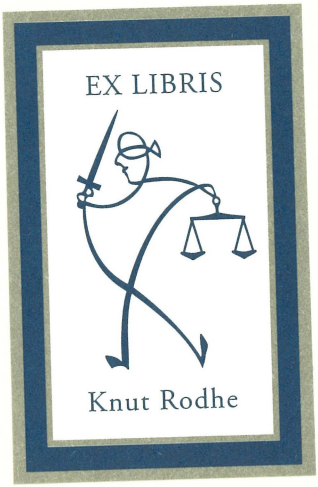
Kreditsäkerhet i fartyg



Hugo Tiberg


EX LIBRIS
Knut Rodhe

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-f4433

Kreditsäkerhet i fartyg

Kreditsäkerhet i fartyg

Av

Hugo Tiberg

P A Norstedt & Söners förlag
Stockholm

© P A NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG
STOCKHOLM 1968
KUNGL. BOKTRYCKERIET P A NORSTEDT & SÖNER

Innehåll

	FÖRORD	11
	LITTERATUR	13
	FÖRKORTNINGAR	17
KAP. I.	INLEDNING	19
	A. Historik	19
	1. Det antika sjölånet	19
	2. Det germanska sakhäftandet, bodmeri, sjöförmögenhet	21
	3. Reception av romarrätt, begränsningsregler och sjöpanträtt	24
	4. Långtidskrediten och utvecklingen av hypoteket	29
	5. Enhetssträvanden, begränsning av sjöpanträtterna	30
	6. Sammanfattning	32
	B. Fartygskreditens mål och vägar	34
	1. Den reguljära långtidskreditens former	34
	2. Korttidskrediten och speciella kreditformer	39
	3. De sjörättsliga säkerhetsformernas autonomi	40
	C. Plan för den fortsatta framställningen	41
KAP. II.	SEPARATIONSRÄTT	43
	A. Tänkbara säkerhetsformer	43
	B. Ägareförbehåll till hela fartyg	43
	1. Förekomst	44
	2. Lagen om avbetalningsköp	44
	3. Risk för annans godtrosförvärv, fartygsregistreringen	47
	4. Risk för panträttsförvärv: sjöpant, inteckning, retentionsrätt	50
	5. Säljares och köpares sakrättsskydd, utlandsaffärer	56

6. Rätt till försäkringsersättning, skydd mot utlandsförsäljning 57
7. Samlad bedömning 60
C. Ägareförbehåll till beståndsdelar och tillbehör 63
1. Förbehållets overksamhet 63
2. Verkan vid rent legoavtal 64
D. Andra ägareintressen i fartyg 68
1. Lösöreköp och säkerhetsköp av fartyget 68
2. Förvärv av andelar 74

KAP. III. SJÖPANTRÄTT 76
A. Användningsområde som kreditsäkerhet 76
1. Gamla resp. nya panträttskonventionens sjöpanträtter 76
2. Kategorigenomgång 76
3. Sammanfattning 81
B. Konkurrens med andra rättigheter 82
1. Fartygets försäljning eller rekvisition 82
2. Sjöpanträtterna inter se 87
C. Skydd mot värdeminskning eller undergång 88
1. Okänslighet för långsamma eller obetydliga värdeförändringar 88
2. Frakt och bärgarlön som ersättningsobjekt 89
3. Skadestånd, haveriersättning 91
4. Försäkringsersättning 92
D. Särskilda begränsningar 95
1. Preskriptionstid 95
2. Ansvarsbegränsning 96
E. Sammanfattande värdering 96

KAP. IV. FARTYGSINTECKNING 98
A. Fartygsinteckningens osäkerhet 98
B. Konjunktursvängningar 99
1. Fartygsvärdets konjunkturkänslighet 99
2. Fartygets obundenhet av långtidscerteparti 101
3. Pantsättning av långtidscerteparti 103
4. Registrering av långtidscerteparti 106
5. Forts: angivelse av accepterade redare 110
6. Registrering av certepartiets pantsättning 112

C. Skaderisker m. m. 113
1. Kontroll över fartygets användning 113
2. Säkerhetens utsträckning till utfallande frakt 118
3. Utsträckning till skadestånd och haverisättning 123
4. Utsträckning till försäkringsersättning 127
D. Konkurrens med sjöpanträtter 137
1. Lagval vid svensk exekution 137
2. Utgångspunkter för den följande undersökningen 142
3. Exekutionskostnaderna 144
4. De egentliga sjöpanträtterna 149
5. Värdering av det undersökta materialet 157
6. Konkurrens ifråga om försäkringsersättning 159
7. Frakt, bärgarlön, skadestånd, haveribidrag 161
8. Sammanfattning 162
E. Utlandsförsäljningar 163
1. Inledning 163
2. Inteckningens beaktande, allmänt 165
3. Borgenärens bevakningsmöjligheter 171
4. Inteckningens verkan 175
5. Internationellt-privaträttsliga regler om inteckningens verkan 176
(a) uppkomst, giltighet och upphörande 176 — (b) utsträckning 178 — (c) obligationsrättsliga regler 181 — (d) sakrättsliga regler 182
6. Positivrättsliga regler om inteckningens verkan 192
(a) ofarliga och farliga diskrepanser 192 — (b) reparationskostnader 194 — (c) stort antal sjöpanträtter 195
7. Sammanfattning 196
F. Bestämning av objektet 200
1. Fartyg under byggnad 200
(a) typfallet enbäddsvarv 202 — (b) flerbäddsvarv 206 — (c) inteckningsbarhetens

början 209 — (d) pantsättning av beställarrätt samt registrering av bygget på beställaren 211 — (e) materialets införlivande i säkerheten 213 — (f) löpande reverser 213 — (g) konkurrens med landrättigheter 214
2. Gemensam inteckning 216
3. Andelsinteckning 219
G. Tekniska svårigheter med inskrivningssystemet 220
1. Fartygsregistreringen 220
2. Inteckningens accessoriska karaktär 223
3. Löpande reverser 225
H. Sammanfattning 225

KAP. V. RETENTIONSRÄTT 227
A. Retentionsrättens särställning bland säkerhetsrätter i fartyg 227
B. Legislativ bakgrund i svensk rätt 227
C. Byggnadsvarvets retentionsrätt i nybyggt fartyg 229
D. Varvets fordringsrätt 230
1. Konnexitetskravet 230
2. Behov av avtal som fordringsgrund? 231
3. Retentionsrätt vid statliga förfoganden 233
4. Fordringens upphörande genom betalning eller säkerhets ställande 234
E. Besittningskravet 235
1. Etablering av besittningsförhållandet 235
2. Olovligt återtagande 237
3. Fartygets förlisning 239
F. Obligationsrättsliga verkningar 240
1. Vårdplikt 240
2. Försäljningsrätt 241
G. Sakrättsliga verkningar 243
1. Godtrosförvärv 243
2. Konkurrens med inteckning- och sjöpanträttshavare 243
3. Utmätning och konkurs 245
H. Retentionsrättens upphörande 247

I. Övriga retentionsrätter 248
J. Avslutning 249

KAP. VI. ÖVRIGA SÄKERHETSFORMER 250
A. Byggherres förmånsrätt för förskott 250
1. Legislativ bakgrund 250
2. Registrering av byggnadskontrakt 251
3. Säkerhetsformens svagheter 252
B. Företagsinteckning 254
C. Medredares förskott 257
D. Utmätningssökandens förmånsrätt 260

KAP. VII. FARTYGSEXEKUTION 262
A. Inledning 262
B. Kvarstad 264
1. Förutsättningar 264
2. Procedur 267
3. Rättsverkningar 268
4. Upphörande 271
C. Utmätning 272
1. Förutsättningar 272
2. Procedur 273
3. Rättsverkningar 275
4. Upphörande 276
D. Konkurs 276
1. Allmänt om konkursens verkan 277
2. Utmätning och exekutiv försäljning i konkurs 279
3. Exekutiv försäljning i konkurs efter föregående utmätning 283
4. Exekutiv försäljning före konkursen 284
E. Försäljning 285
1. Privat försäljning 285
2. Exekutiv försäljning 287
F. Köpeskillingsfördelning 290
1. Fördelning i konkurs 290
2. Fördelning efter exekutiv försäljning 291

KAP. VIII. AVSLUTNING 296

RÄTTSFALLSREGISTER 302

LAGRUMSREGISTER 304

SAKREGISTER 309

Förord

»Man kan aldrig så noga veta med bin.»
Nalle Puh

Frågor om fartygsfinansiering har uppmärksammats under hela det innevarande århundradet till följd av det ständigt ökade tonnagebehovet och de allt kostsammare investeringarna i fartygsbyggen. En påtaglig följd av uppmärksamheten var konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek, vilken efter många års arbete och flera preliminära förslag blev antagen i Bryssel 1926. Sedan dess har en betydande utveckling ägt rum på fartygsbyggnationens och sjöfartens område, och 1926 års konvention anses inte längre svara mot behoven. Den har nu ersatts av två nya Brysselkonventioner, antagna på försommaren 1967, den ena om panträtt i fartyg och den andra om rättigheter i fartyg under byggnad, och dessa torde inom en inte avlägsen framtid leda till ny lagstiftning på området.

Föreliggande arbete har sålunda tillkommit i skarven mellan två konventioners giltighet, vid en tidpunkt när den gamla fortfarande bestämmer gällande lagstiftning, och den nya läggs till grund för ett pågående lagstiftningsarbete vilket om några år kan förväntas resultera i ändrade regler. En sådan placering i tiden möjliggör ett perspektiv som lätt kunnat gå förlorat om arbetet tillkommit sedan de gamla reglerna mist sin omedelbara aktualitet. Det är betydelsefullt att se hur det nya måste bygga på det gamla, och att problemen fortfarande i huvudsak är desamma, även om den detaljerade regleringen är ändrad. Någon omvälvning i systemet är det ingalunda fråga om.

Ifråga om de nya reglerna finns i skrivande stund ingen färdig lagstiftning. Det har emellertid varit min strävan att vid beskrivningen av de frågeställningar som berörs av konventionerna fånga in både det gamla och det nya i framställningen. Hänvisning har i sådana sammanhang gjorts till de båda nya konventionerna och deras förarbeten.

Framställningen har i olika avsnitt ventilerats på seminarier hållna vid Axel Ax:son Johnsons Institut för sjörätt och annan transporträtt i Stockholm. De synpunkter som härvid har framförts av praktiskt verksamma jurister liksom av akademiker har

berikat framställningen med åtskilliga synpunkter, och jag är seminariets deltagare tacksam för det tålamod de visat under den ganska långt utdragna seminarieserien om kreditsäkerhet i fartyg. Några av mina kolleger har haft vänligheten att läsa mitt manuskript, helt eller i väsentliga delar, och jag tackar för de synpunkter som därvid har framförts. Statens råd för samhällsforskning har stött arbetet genom att under större delen av den tid det pågått hålla mig med amanuens, vilken verkställt kontrollarbete. Den slutliga kontrollen av litteratur och rättsfall, samt arbete med rättsfalls- och sakregister, har utförts av jur. stud. Rolf Ihre.

Sollentuna i januari 1968
H. T.

Litteratur

I denna litteraturförteckning upptas endast verk som i detta arbete återges med förkortad titel samt specialframställningar av omedelbart intresse för ämnet. Använda förkortningar betecknas i litteraturförteckningen genom kursivering. Verk som mer tillfälligt citeras med författarnamn anges första gången oförkortade men med förkortningen kursiverad.

Abraham, Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Hamburg 1950

Almén & Eklund, Lagen om avtal, 8 uppl. Sthlm 1963

Almén & Eklund, Om köp och byte av lös egendom, 4 uppl. Sthlm 1960

Ashburner, Nomos Rodion Nautikos, The Rhodian Sea-Law, Oxford 1920

Benckert, Bidrag till inteckningsinstitutets historia, Sthlm 1920

Benckert, Om exstinktiva förvärv av lös egendom i god tro enligt HB 11: 4 och 12: 4, Sthlm 1925

Berlingieri, I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate, Padua 1965

Bequé, Le Droit nouveau du crédit réel maritime

Bonnassies, Les hypotheques et privilèges maritimes en droit anglais et en droit américain DMF 1965 s. 592, 651

Bläckberg, Finansiering av fartyg under byggnad, Ek. Revy 1958, s. 133

Chorley & Giles, Shipping Law, 2 uppl. London 1950

Code of private maritime law. Preferred mortgage on ships. Pireus 1960

Dahlström, Den svenska privata sjörätten, Sthlm 1882

Ehrenberg, Das Recht des Schiffsgläubigers, i Göttinger Festschrift für Ferd. Regelsberger, Leipz. 1901

El-Baroudi, La notion de privilège sur le navire en droit comparé et sur le plan international, Alexandria 1963

Emérigon, Traité des assurances et des contracts à la grosse, Marseilles 1783

Falkanger, Om leie av skib, stencilerat kompendium Oslo 1967

Fogelclou, Om fartygsinteckning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1950: 2

Gilmore & Black, The Law of Admiralty, Brooklyn 1957

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts I, Stuttgart 1891

Haga, Subrogasjon og sjøpanterett, AfS Bd 8 s. 526 ff

Halsbury's Laws of England, Vol. 35, London 1961, jämte 1967 års supplement härtill

Hambro, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning, 2 uppl. Sthlm 1881
Handbuch des Realkredits, utg. av F. Steffan, Frankf.-a-M 1963, s. 933—961
Hassler, Utsökningsrätt, 2 uppl. Sthlm 1960
Hellner, Försäkringsrätt, 2 uppl. Sthlm 1965
Henriz, Fartyg som kreditobjekt i engelsk rätt, Ekonomisk revy 1962, s. 72 ff
Holdsworth, A history of English Law, 14 vol, 7 uppl. Lond. 1956
Hult, Försäkring av tredje mans intresse, Sthlm 1927
Ihrfors, Det svenska sjöpanträttssystemet i kritisk belysning, Sthlm 1926
International Shipbuilding Contracts, International Bar Association, 6th conference, Oslo 1956
Karlgren, Skadeståndsrätt, 3 uppl. Sthlm 1965
Klæstad, Rederansvaret, Krist. & Kbhvn 1920
Lureau, Réflexions sur la protection de l'hypothèque maritime, DMF 1965 s. 259 ff
Lyon-Caen & Renault, Traité de droit commercial, tome VI, 3 uppl. Paris 1902
Matzen, Om Søpanterettigheder, Bilaga II till Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde, Kbhvn 1882
Meyer, Neuere Satzung von Fahrnis an Schiffen, Jena 1903
Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht, 1889
Pappenheim, Handbuch des Seerechts I, Leipz. 1906
Pappenheim i Zeitschrift für Handelsrecht, Bd XL s. 378 ff
Paunesco, L'unification internationale des privilèges et hypothèques de Droit Maritime et en Droit Fluvial, Paris 1933
Prause, Das Recht des Schiffskredits unter besonderer Berücksichtigung des Schiffsregisterwesens, Berl. 1954
Price, The Law of Maritime Liens, Lond. 1940
Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders, 1891
Ripert, Droit Maritime I—III, 4 uppl. Paris 1950—53
Riska, Om övergång av sjöpanträtt, JFT 1959, s. 305 ff
Rodhe, Obligationsrätt, Lund 1956
Rygh, Sjøpant efter norsk lov, Oslo 1934
Sandström, Abrogation of the Maritime Lien for Master's Contracts, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1965: 4
Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht I—III, 3 uppl. Berlin 1959—64
Siesby, Søretlige Lovkonflikter, Kbhvn 1965
Smeesters-Winkelmolen, Droit Maritime et Droit Fluvial, 2 uppl. Bd I Bryss. 1929
Sundberg, Om ansvaret för fel i lejt gods, Sthlm 1966
Tiberg, Några drag från hypoteksinstitutets historia, TfR 1964, s. 553 ff.
Trygger, Kommentar till utsökningslagen I, Upps. 1904
Undén I, Svensk sakrätt I, Lös egendom, 5 uppl. Lund 1966

Undén II, Svensk sakrätt II: 2, Fast egendom, 4 uppl. Lund 1965
Wagner, Handbuch des Seerechts I, Leipz. 1884
Welamson, Konkursrätt, Sthlm 1961
Wikander, Redaransvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning, Sthlm 1929
Vogel, Geschichte der deutschen Seeschiffahrt I, Berl. 1915

Förkortningar

AD	Arbetsdomstolens domar
AfS	Arkiv for sjørett, Oslo
AllER	The All England Law Reports
AMC	American Maritime Cases
BrB	Brottsbalken
CMI	Comité Maritime International
DHR	Danmarks Høyesterett
DC	District Court
DM	Il Diritto Marittimo, Genua
FAL	Lagen om försäkringsavtal, 1927
FIL	Lagen om inteckning i fartyg, 1901
HB	Handelsbalken
HGB	Handelsgesetzbuch
HovR	Hovrätt
Hyp	Privilèges et hypothèques maritimes, häften utgivna av Comité Maritime International 1963—1965
IF	Förordn. ang. inteckning i fast egendom, 1875
JFT	Tidskrift, utg. av Juridiska föreningen i Finland, Helsingfors
KK	Kungl. kungörelse
KProp	Kungl. Maj:ts proposition
Ll.L.Rep.	Lloyd's Law Reports
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, Oslo
NHR	Norges Høyesterett
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv del I
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv del II
NTIR	Nordisk Tidskrift för Internationell rätt, Köpenhamn
P	Law reports, probate division
R	Regeringsrättens Årsbok
RB	Rättegångsbalken
RegF	Förordn. ang. registrering av svenska fartyg, 1901
RGZ	Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen, Berlin
RR	Rådhusrätt
Rt	Norsk Rettstidende
SFS	Svensk Författningssamling
SkbrL	Lagen om skuldebrev, 1936
SOU	Statens Offentliga Utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TfR	Tidskrift for Rettsvitenskap, Oslo
UL	Utsökningslagen
USC	United States Codes
ZfH	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, Stuttgart

Kap. I. Inledning

A. Historik

1. Det antika sjölånet s. 19 — 2. Det germanska sakhäftandet, bodmeri, sjöförmögenhet s. 21 — 3. Reception av romarrätt, begränsningsregler och sjöpanträtt s. 24 — 4. Långtidskrediten och utvecklingen av hypoteket s. 29 — 5. Enhetssträvanden, begränsning av sjöpanträtterna s. 30 — 6. Sammanfattning s. 32.

1. Kreditbehov för sjöfarten har existerat alltifrån penninghushållningens begynnelse och därmed även behovet av att kunna erbjuda säkerhet för krediten. Redan i antiken utvecklade sig en form för tillgodoseende av detta behov, nämligen det s. k. sjölånet, hos romarna kallat foenus nauticus.[1] Det bestod i ett lån för byggande eller reparation av ett fartyg, för hyra till besättningen, för inköp av handelsvaror eller för kostnader som kunde uppstå under en resa. Som säkerhet för lånet kunde ställas antingen fartyget[2] eller varorna — hos romarna även annan säkerhet, som t. ex. gäldenärens jordagods. Säkerheten kunde borgenären sälja om inte lånet återgäldades inom viss kortare tid efter slutet på låneperioden. Låneperioden avsåg vanligen en viss expedition, eller om långivaren var med ombord ibland en viss enkelresa. Då expeditionen kunde vara ett stort och kostsamt företag, som mången gång tog en hel säsong att utföra, torde man kunna säga, att det var behovet av en för dåtida förhållanden mer stadigvarande kredit som på detta sätt tillgodosågs. Säreget för sjölånet var, att det inte behövde återbetalas för den händelse fartyget gick under på expeditionen, men att det i gengäld löpte med en relativt hög ränta. Till följd av att borgenären sålunda stod en del av risken för fartygets säkra återkomst, kunde sjölånet användas av fartygsägare som inte ville riskera hela sitt kapital i ett fartyg; lånet fyllde alltså i viss mån funktionen av en försäkring.

[1] Ashburner, ccix ff, Salkowsky Lehrbuch der Institutionen, Leipz. 1902 § 139 IV, Pappenheim i ZfH XL s. 378 ff.

[2] Lån brukade beviljas endast till hälften av fartygets värde, Ashburner ccxiii.

Sjölån i huvudsakligen den nu nämnda formen men med vissa variationer bestod sedermera under hela medeltiden och långt fram i nyare tiden men började förlora sin betydelse redan i och med försäkringsväsendets utveckling och tillkomsten av nya associationsformer.[3] Under medeltiden synes det inte bara ha varit fartygsägare som utnyttjade denna låneform, utan även köpmän, som tog upp lån mot säkerhet i transporterat gods. Det kunde vara en köpman, som ämnade sända gods från Genua till Alexandria med ett visst fartyg; han upptog då ett lån med godset som säkerhet, betalbart under förutsättning av fartygets säkra framkomst till Alexandria.[4]

Sjölånet var, som framgår av det nu sagda, något annat och mera än ett vanligt lån förenat med panträtt; här gällde att fordringen upphörde helt och hållet i och med att fartyget förolyckades. Detta innebar emellertid inte att låntagaren svarade endast med panten, ty under förutsättning att panten var i behåll var hans ansvar obegränsat, oavsett hur mycket panten kunde vara värd.

Jämsides med sjölånet, och med detta som förebild, utvecklades emellertid även andra former för finansiering av sjöfarten; delvis under påverkan av det katolska ränteförbudet, som 1230 utsträcktes till att omfatta även sjölånet, kom dessa alltmer att tränga tillbaka sjölånet.[5] Utvecklingen påverkades även av att samhällsstrukturen och handelns organisation var en helt annan i medeltidens småstater än i Rom.[6]

Ett utpräglat drag i medeltidens rederidrift är sålunda utvecklingen av associationer. Direkt ur sjölånet har utvecklat sig den s. k. commendan.[7] Istället för att tillhandahålla ett lån, som skulle återbetalas med ränta, tillsköt finansiären ett belopp som insats, först vanligen för en enda expedition, senare för ett mer stadigvarande samarbete, varvid han i stället för ränta ägde rätt att upp-

[3] Goldschmidt s. 345; i Frankrike avskaffades det i realiteten 1885, se Lyon-Caen & Renault no. 1518.

[4] Ashburner ccxxvi—ccxxcii; exempel på sådan specialsäkerhet erbjuder en statut 1255 från Marseilles, se spec. Pappenheim ZfH XL s. 378 ff.

[5] Ashburner ccxxiv.

[6] Goldschmidt s. 336, Wagner s. 7.

[7] Goldschmidt s. 254, Pappenheim ZfH XL s. 378 ff.

bära en bestämd vinstandel. I mer utvecklad form innebar commendan[8] att en person — ofta för övrigt flera — såsom *commendator* tillhandahöll pengar eller varor för fartygsdrift, medan en annan — ofta tillika skeppare på fartyget — såsom *tractator* hade fartygets fart om hand. Även tractator kunde ha tillskjutit medel för sjöfartsverksamheten. Av sammanhanget med sjölånet följde att commendatorerna — ursprungligen bara långivare — var utan annat ansvar för fartygets eller tractators förbindelser, än att de stod risken att förlora sina andelar. I vissa städer inom medelhavsområdet drevs andra liknande former av rederi, t. ex. den s. k. colonnan, vari redare, skeppare, besättning och lastintressenter ingick i en rättsenhet efter bestämda andelar under skepparens ledning.[9]

Principen att commendator inte riskerar något utöver sin andel utvecklades vidare i den för hela medelhavsområdet mycket viktiga rättsboken Consolat del Mar, nedtecknad omkring 1370. Fartygets affärer tänks här skötta av en — ursprungligen medföljande — korrespondentredare (senyor de la nau)[10], vilken genom sina avtal inte kunde förplikta medredarna utöver deras tillskjutna andelar; endast han själv svarade för lån upptagna för fartygets behov, »ty ägaren förlorar nog om han förlorar sin andel».[11] Medredarna var även fria från personligt ansvar i fråga om skador på inlastat gods, enligt särskilda bestämmelser för olika skadefall.[12]

2. I de germanska länderna har utvecklingen mot ett fartygets häftande för skuld gått andra vägar.

Enligt en princip som skall ha varit allmän i de germanska systemen kan en sak häfta för en skuld (deodand), i synnerhet i de

[8] Se betr. fortsättningen Goldschmidt s. 255 ff.

[9] Främst i Amalfi, se Goldschmidt s. 266, samt om associationstyperna Wagner s. 8 ff.

[10] Wagner s. 17—18. Klæstad s. 4—5 beskriver honom som befälhavare och drar därav slutsatsen att det färdigutbildade befälhavareavtalet funnits redan i Consolatet. Detta synes dock ej stämma med Goldschmidts undersökningar.

[11] Kap. 194. Om den närmare utvecklingen, se Goldschmidt s. 348 ff, spec. s. 350 n. 59 samt s. 352 (citerande Bensa).

[12] Kap.18, 27, 141, 182 samt 239 (kastning).

fall där saken kan sägas ha förorsakat skadegörelse. Vid fartygskollisioner har just fartyg ansetts kunna häfta på detta sätt.[13] Redaren bar i övrigt alls inte något ansvar för sina underordnades handlingar, med mindre han såsom skeppare var med ombord.[14]

Det bör sålunda ha varit naturligt i de germanska systemen att tänka sig fartyget såsom sådant som ett ansvarssystem, något som kan ha varit av särskild betydelse för utvecklingen av en underpant i fartyg.[15] En möjlighet öppnades nämligen tidigt att pantsätta fartyg inför stadens råd, och senare genom inskrivning i stadens bok, liksom fallet var vid pantsättning av fast egendom.[16]

Betydligt senare än denna pantsättningsmöjlighet, som tydligen syftade till att tillgodose ett mer stadigvarande kreditbehov, påträffas exempel på *bodmerilånet,* upptaget av en skeppare utom fartygets hemort för att möjliggöra resans fortsättning, varvid fartyget kom att utgöra pant för lånets återbetalning.[17] Bodmerilånet kom alltså till skillnad från medelhavsländernas sjölån att verkligen innebära ett fartygets häftande: gäldenären svarade inte alls om fartyget gick under, och han svarade endast med fartyget där det var bevarat.[18]

Bodmerilånet företer en slående likhet med det lån utom fartygets hemstad som omtalas i consolatet.[19] I den tidiga germanska rätten hade befälhavaren ej den generalfullmakt från redaren att han på detta sätt kunde binda honom eller hans fartyg; något som Klæstad[20] har antagit sammanhänga med att redaren i regel var skeppare och såsom sådan an-

[13] Klæstad s. 13 samt s. 21 not 6. Om andra fall av sakhäftande *Gierke,* Deutsches Privatrecht II, Leipz. 1905, s. 957 och 962 samt för Norden v. Amira, Nordgermanisches Obligationsrecht I, Leipz. 1882, s. 192 f. Jfr även Price s. 7 om det fall att någon drunknat till följd av fartygets rörelser.

[14] Klæstad s. 14.

[15] Jfr Gierke a. a. s. 1000, *Hübner,* Grundzüge des deutschen Privatrechts, Leipz. 1930, s. 483, och se Ihrfors s. 14—15.

[16] Benckert s. 36—37, Pappenheim s. 128, Abraham s. 29 f, och främst den utförliga framställningen hos Meyer s. 28 ff.

[17] Pappenheim ZfH XL s. 378 ff.

[18] Se särskilt Schröder i *Endemanns Handbuch* des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts IV del 1, Leipz. 1884, s. 245, med koncis redogörelse för bodmerilånets särdrag.

[19] Kap. 194, se ovan.

[20] Klæstad s. 14.

svarig. Endast i kollisionsfall gällde regeln att fartyget som sådant blev ansvarigt.[21]

Uttryck för bodmerilånet förekommer emellertid först ganska långt fram i tiden, i Norden först i Fredrik den II:s danska sjölag 1561. Slutsatsen förefaller då att ligga nära tillhands att bodmerilånet skulle vara hämtat från Medelhavsrätten snarare än från den germanska regeln om sakhäftande, eller i vart fall att dessa regleringar inte gärna kan ha tillkommit helt oberoende av varandra.[22]

Mot slutet av medeltiden börjar en sammansmältning inträda av de principer som utvecklats inom de två rättsområdena. Delvis sammanhänger detta med romarrättens och därmed en internationell sjörättslitteraturs genombrott.[23] En allmän europeisk köpmannarätt, lex mercatoria, börjar bildas och utvecklas alltmer i en gemensam litteratur.

I lex mercatoria utvecklades tanken på en särskild sjöförmögenhet skild från landförmögenheten. Det enkla mönstret med sakhäftandet har här frångåtts, och sjöförmögenheten består förutom fartyget av lasten samt bruttofrakten för den resa under vilken det säkrade kravet uppkommit.[24] Medan sjökreditorerna var hänvisade att för sina krav hålla sig till denna sjöförmögenhet, skulle de i gengäld tillerkännas en förmånsrätt häri och sålunda ej behöva tävla med landkreditorerna. Allt noggrannare riktlinjer drogs upp för vilka avtal som var »sjöavtal» och vilka som var »landavtal», vilka handlingar som kunde belasta fartyg, frakt och last och vilka som inte kunde det.[25]

Under slutet av medeltiden och början av den nyare tiden kunde tydligen sjöfartens finansiering tillgodoses på flera olika sätt. I *söder* hade det gamla sjölånet för tillgodoseende av ett mera stadigvarande kreditbehov i huvudsak ersatts av olika associations-

[21] Ibid.

[22] Även tyska författare har antagit att påverkningen gått i denna riktning, se Hübner a. a. s. 484 med vidare hänvisningar. Att det ej är bodmerilånet som anammats i medelhavsländernas rätt anför Pappenheim i ZfH XL s. 378 ff. Ihrfors' citat s. 16 verkar knappast övertygande i detta sammanhang.

[23] Wagner s. 45 ff.

[24] Så Grotius, De iure belli ac pacis kap. II § 11, 18 enligt Klæstad s. 8 not 2.

[25] I doktrinen utvecklades detta särskilt av Emérigon, vars teser togs till förebild av den franske lagstiftaren i lag 14 juni 1841.

former, framför allt commenda-avtalet, varvid utdelning av vinst istället för ränta utgjorde finansiärens ersättning. Sjölån i mer egentlig bemärkelse, vilka kunde belasta fartyget som sådant, var framför allt de som ingicks av befälhavaren på främmande ort och syftade till att möta resans behov, medan redarlånet i fartygets hemort alltmer började uppfattas som en ganska överflödig variant av försäkring.[26] Av de förekommande sjölånen under resa var det alltid det från en senare resa som hade företräde framför tidigare med hänsyn till att det senaste lånet finge antas ha kommit även tidigare långivare till nytta (principen versio in rem). I *norr* existerade för den mer stadigvarande krediten möjligheten att utverka inskrivning av panträtt i rättens bok, låt vara att även dessa lån i regel var relativt kortfristiga — den tyska s. k. Neuere Satzung i regel ett år. För den mer tillfälliga krediten fanns möjligheten att erhålla bodmerilån. I samtliga fall svarade numera endast fartyget respektive de förbodmade föremålen och inte redaren personligen för lånets återbetalning.

3. Detta rättstillstånd kunde emellertid inte överleva receptionen av romersk rätt, eftersom den romerska rätten inte erkände någon princip att en sak kunde häfta.[27] Med införandet av romerskrättsliga satser kom därför istället det s. k. abandonsystemet att härska, vilket innebar i princip ett personligt ansvar, men istället en möjlighet för redaren att frigöra sig från detta ansvar genom avstående (abandon) av sjöförmögenheten, alltså fartyg, last och frakt. Ifråga om säkerhetsrättens innehåll medförde koordinationen med romersk rätt vidare att sjölånet måste inpassas bland de olika privilegier eller förmånsrätter, som samtidigt övertogs från den romerska rätten. Förutom den förmånsrätt som sjölånet härvid erhöll, åtnjöt den liksom en del andra privilegier ett sakrättsskydd — ifråga om lasten dock inskränkt till den tid den befann sig ombord på fartyget eller viss kortare tid därefter. Den permanenta fartygskrediten var knappast alls betjänt av denna säkerhetsform och tillgodosågs i huvudsak genom en särskild associationsform, partrederiet, som fick en oerhörd betydelse och kom att

[26] Lyon-Caen & Renault no 1517.
[27] Klæstad s. 10—11, Wagner s. 179.

utgöra en integrerande del av den centrala sjörätten. Även om sjölånets betydelse kom att minska genom de nya reglerna, behöll det sin särart, i det att sjölånefordringen i realiteten alltid kom att bortfalla där det belastade objektet gick under.

Abandonsystemet förordades redan i Guidon de Mer från 1500-talet och finns infört i såväl 1667 års svenska sjölag som i den franska Ordonnance de la Marine från 1681. I fransk rätt kom privilegiernas sakrättsskydd (droit de suite) tämligen snart att begränsas genom en ny regel, som tillät en ny ägare att frigöra sin egendom genom en särskild »reningsprocedur» (purge). I Code de Commerce utökades sedermera privilegiernas antal betydligt; lika förtjänt som sjölåneborgenären ansågs sålunda den lastägare, vars gods sålts under resan för undvikande av sjölån, eller den leverantör, som utan formellt sjölån levererat varor på kredit eller beställning av befälhavaren utom fartygets hemort.[28]

Den svenska sjölagen 1667 upptar ett begränsat antal förmånsrätter utan särskild prioritet, medförande en förmånsrätt för vissa »sjöfordringar» som en kompensation för redarens möjlighet att abandonnera. Bland dessa är bodmerilånet, som åtnjuter sakrättsskydd vid fartygets överlåtelse.[29] I 1734 års lag upptas sjöfordringarna i den allmänna förmånsrättsordningen med bästa rätt i fartyg och frakt enligt HB 17: 5 och 7; dock torde eventuell handpanträtt i fartyget trots lagens uttryckssätt ha gått före.[30] I den inbördes ordningen kom bodmerilånet efter övriga sjöfordringar.

Den preussiska sjölagen 1727 byggde också delvis på abandonprincipen,[31] men denna övergavs helt i 1861 års Handelsgesetzbuch och har ej heller återkommit i 1897 års Handelsgesetzbuch.[32] Istället infördes ett system med personligt redaransvar, begränsat ifråga om sjöfordringarna genom att utmätning endast kan ske i

[28] Jfr Lyon-Caen & Renault no 1688.

[29] Bodmeribalken kap. 8, se härom Hambro s. 403. Om bodmerilånets inskränkning till att gälla befälhavareavtal utom hemorten, dens., s. 217.

[30] Dahlström s. 23. Handpantsättning är numera utesluten för inteckningsbara fartyg enligt HB 10: 7.

[31] Endemanns Handbuch s. 45 med not 5, Klaestad s. 24.

[32] Om den förra, se Endemanns Handbuch (o. a.) s. 46 ff, Wagner s. 180 ff; nuvarande regel se HGB § 486.

sjöförmögenheten — det s. k. exekutionssystemet.[33] Någon abandonhandling är alltså inte erforderlig, och begränsningsvärdet kan mycket väl överskridas, i den mån redaren betalt ur sin egen förmögenhet. I de flesta fall där ansvaret är begränsat åtnjuter emellertid borgenären istället en förmånsrätt av särskilt slag, benämnd Schiffsgläubigerrecht. Om dennas natur har rått strid;[34] Pappenheim kallar den panträtt, och detta har sedermera blivit det vanliga betraktelsesättet.

Även hos oss efterträddes abandonsystemet i 1864 års sjölag av exekutionssystemet, varvid ansvarsbegränsningen uttrycktes så att redaren för vissa fordringar svarade endast med fartyg, frakt och last. Samtidigt utökades efter franskt mönster de förmånsberättigade fordringarnas antal betydligt, varvid bl. a. befälhavareavtalet på främmande ort blev upptaget, och samtliga dessa fordringar förlänades sakrättsligt skydd.[35] I 1891 års sjölag infördes för dessa fordringar beteckningen sjöpanträtt, varjämte uttryckligen stadgades att de ägde förmånsrätt framför alla övriga fordringar. De verkliga sjöfordringarna, som åtnjöt denna sjöpanträtt men för vilka redaren i gengäld svarade begränsat, var i princip sådana som redaren icke ådragit sig personligen utan såsom principalansvar eller till följd av rena befälhavaravtal (utan särskild fullmakt) utom fartygets hemort; härtill kom ytterligare ansvar för fullgörande av fraktavtal. Sedermera[36] har exekutionssystemet efterträtts av helt ändrade normer för redaransvarets begränsning, utan att dock sambandet med ett låt vara fiktivt sjöförmögenhetsvärde helt övergivits. Genom Brysselkonferensen 1926 och den därmed följande lagstiftning som kom i kraft 1938 har sjöpanträtternas antal begränsats, varvid bodmerilånet, denna befälhavareavtalets ärevördiga föregångare och grundval, blivit avskaffat. Ytterligare begränsningar av sjöpanträtterna står för dörren.[37]

[33] Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880, spec. s. 13.

[34] Se härom Ehrenberg i Göttinger Festschrift für Ferd. Regelsberger, Leipz. 1901 s. 1 ff.

[35] Hambro s. 402.

[36] Genom lagstiftning 1928, 1936 och 1964.

[37] Sådana begränsningar har länge diskuterats och nu beslutats genom den nya konventionen om panträtt i fartyg, Bryssel 1967, varom närmare härnedan.

Även efter dessa ändringar kvarstår dock i uttunnad form något av det samband mellan sjöfordring och tillgänglig sjöförmögenhet som var karakteristiskt för det medeltida sjölånet.

I det engelska rättssystemet hade sjörätten alltsedan 1400-talet ingått som ett något disparat specialfält, omhänderhaft av de s. k. admiralitetsdomstolarna.[38] Rättskällorna var de vanliga inom lex mercatoria, och speciellt Rôles d'Oléron, tidigt recipierade i England, spelade en avgörande roll. Under 1700-talet lyckades emellertid de allmänna domstolarna — common law courts — alltmer undantränga admiralitetsdomstolarnas jurisdiktion, varvid allmänna engelska landrättsprinciper infördes i sjörätten.[39] Som häftelse på en sak erkände common law förutom panträtt och mortgage (den form av säkerhetsöverlåtelse som är närmaste motsvarigheten till inteckning) endast s. k. possessory liens, alltså en säkerhetsrätt som förutsätter besittning av föremålet. Denna princip kom nu även att genomföras i den del av sjörätten som övertogs av common law courts.

Emellertid behöll admiralitetsdomstolarna ett visst jurisdiktionsområde, nämligen den s. k. in-rem-jurisdiktionen, vilken grundades på att endast admiralty hade makt att kvarstadsbelägga (arrest) fartyget och göra rättigheter gällande genom försäljning av detta. Denna befogenhet att kvarstadsbelägga fartyget förutsatte emellertid stöd i den tidigare rättsordningen. Med anknytning till tidigare praktiserade regler om fartygs häftande, vilka antogs ha gällt för bland annat kollisionskrav och bärgarlönsfordringar samt bodmerilån och vissa andra kontraktuella krav, utvecklades reglerna om maritime liens, eller rättigheter direkt mot fartyget, i vems hand det än kommit.[40] Den som ägde ett sådant lien fick ersätt-

[38] Hur admiralitetsdomstolarnas jurisdiktion uppkom, se Holdsworth I s. 530, 544 ff, 552.

[39] Holdsworth I s. 552 ff, 568 ff.

[40] Efter Holdsworth VIII s. 271 brukar antas att dessa regler om fartygs häftande går tillbaka på romerskrättsliga satser om hypotisering av fartyg och gods i fartyg. Dylika regler anses ha gällt i varje fall för bodmerifordringar, reparationskrav, lönekrav och bärgarlönskrav, men det var före rättsfallet *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo. P.C. 267 ovisst om någon sådan regel skulle anses ha tillämpats för kollisionskrav. Närmare om utvecklingen och framför allt om Marsdens och Roscoes teorier om sjöpant-

ning ur fartyget före ägarens andra borgenärer. Det framstod emellertid snart som en brist att fartyg inte kunde kvarstadsbeläggas i andra fall än dessa traditionellt erkända, och därför tillskapades genom Admiralty Court Act, 1861, en kvarstadsbefogenhet även för vissa andra slag av fordringar (statutory rights in rem).[41] Även dessa fordringar kom nu att medföra en rätt för borgenären att söka ersättning direkt ur fartyget, men de äger förmånsrätt först efter maritime liens och de åtnjuter icke såsom dessa något sakrättsligt skydd utan innebär härvidlag ingenting annat än att fartyget kan kvarstadsbeläggas.

Den jurisdiktionella uppdelningen mellan Admiralty och common law har numera (efter Judicature Acts 1873—75) ingen större reell betydelse än att admiralitetsmålen behandlas av Probate, Divorce and Admiralty Division av High Court medan övriga behandlas av Queen's Bench (Commercial Court). Historiskt har den dock kommit att medföra att arvet från lex mercatoria har fått kvarleva inom admiralty-delen av den engelska sjörätten, där man på rent processuella grunder kan uppta maritime liens och statutory rights in rem till behandling. Häri ligger även förklaringen till att dessa frågor i England betraktas som rent processuella och alltid underkastade engelska rättsregler.

I amerikansk rätt kom Admiralty-jurisdiktionen att efter frigörelsen från England övertas av de federala domstolarna, vilka drog till sig en allt större del av sjörättsmålen och i praktiken kommit att täcka nästan hela sjörättsområdet med undantag av de fall som angår personskada — vid vilka käranden enligt konstitutionen äger möjlighet att påfordra jury trial inför delstatsdomstol. Man sökte under hela 1800-talet medvetet knyta an till lex mercatoria; i synnerhet utvecklades teorien om fartygets »personifikation», vilken haft ett avgörande inflytande på utvecklingen av reglerna om säkerhet i fartyg.[42] Märkligt är framför allt det stora antalet

rättens uppkomst kan läsas hos Price s. 8—10 eller i El-Baroudis mer analytiska framställning, s. 134—57.

[41] Chorley s. 39, Halsbury's laws s. 782 f.

[42] Denna personifikationsteori har utvecklats särskilt av Holmes (The Common Law, 1881, s. 25 ff), se härom Price s. 6 f samt Gilmore & Black s. 483 ff.

av de fordringsrätter som tillerkänts ställningen av maritime liens och sålunda erhåller prioritet i fartyget.

4. Av det nu sagda torde framgå, att det är huvudsakligen sjöpanträtterna och deras motsvarigheter, alltså krav som — i den mån de alls avser kredit — grundar sig på korttidskredit till fartyget, vilka kan sägas stödja sig på en kontinuerlig utveckling alltifrån medeltiden. Betydelsen av denna kredit har sedermera alltmer minskat. Långtidskreditens behov har däremot knappast tillgodosetts, och i den mån kredit skulle utsträckas utan säkerhet i fartyg, måste den tysta förmånsrätt som medges korttidskrediten och vissa andra krav menligt inverka på kreditgivarens utsikter att erhålla betalning.

Emellertid fanns vissa möjligheter även för långtidskrediten att erhålla säkerhet i fartyg. Den inteckningsmöjlighet som tidigare erkänts i de germanska länderna synes visserligen ha försvunnit med inträngandet av romarrättens privilegiesystem, men man hjälpte sig fram på andra sätt.[43] I Allg. Preussische Landrecht använde man sig sålunda av en fingerad handpantsättning, varvid överlämnandet av skeppspapperen ersatte tradition av fartyget.[44] I Frankrike förekom i stället simulerade överlåtelser, ventes simulés avec contre-lettre.[45] Väsentligen tillgodosågs dock kapitalbehovet genom bildande av partrederier.

Uppläggningen av fartygsregister i de flesta länder har emellertid möjliggjort utvecklingen av ett modernt hypoteksinstitut, som betydligt bättre har kunnat tillgodose kreditgivarnas intresse. I USA tillkom sålunda en recording statute redan 1850, vilken dock knappast fick någon självständig betydelse,[46] i England tillskapades en inteckningsmöjlighet genom Merchant Shipping Act 1854,

[43] Se min uppsats i TfR 1962 s. 561 ff. Även i Frankrike fanns en inteckningsmöjlighet, men den försvann genom edikt 1666, Lyon-Caen & Renault no. 1613.

[44] Pappenheim s. 126 ff, Abraham s. 30. Handpanträtt fanns även i t. ex. Visby stadslag III, kap. 14, varvid borgenärerna brukade omhänderta segel och roder, men den kunde uppenbarligen ej tjäna det normala kreditbehovet.

[45] Paunesco s. 25, se även Lyon-Caen & Renault no. 1908 ff.

[46] Gilmore & Black s. 568 ff.

och sedan följde flera länder, bland dem Frankrike 1874. Hos oss skapades en inteckningsmöjlighet för fartyg inte förrän genom fartygsinteckningslagen 1901.

I de flesta länder är inteckningsmöjligheten tänkt och konstruerad som en panträtt, med verkan emot förvärvare av fartyget, emot ägarens konkursbo och utmätningssökande borgenärer, samt medförande rätt att genom fartygets försäljning kunna indriva fordringen. I de anglosachsiska länderna är emellertid konstruktionen en annan. Inteckningen har här formen av ett mortgage, som i själva verket är en försäljning under ett suspensivt villkor, nämligen lånesummans betalning inom en viss tid. Sedan tiden förflutit utan betalning kan »förvärvaren» bli verklig ägare genom att inleda s. k. foreclosure proceedings, eller han kan låta försälja fartyget till betalning av sin fordran. I USA använder man i båda fallen uttrycket »execution of the mortgage».

De mortgages som har denna effekt är i England legal mortgages[47] och i USA preferred mortgages.[48] Bortsett från dessa känner engelsk rätt även s. k. equitable mortgages, med en sämre förmånsrätt, vilka ej registreras och därför kan erhållas i ännu ej registrerade fartyg, och vilka även användes för mera tillfälliga behov när det gäller fartyg som inte är registrerade i England.[49] I USA känner man common law mortgages, som emellertid bara har obligationsrättsliga verkningar.[50]

5. Vid 1900-talets början var sålunda långtidskreditens behov av säkerhet såtillvida tillgodosett — åtminstone i de flesta europeiska länder[51] — att en möjlighet till inteckning för fordran i fartyg hade skapats. Detta innebar emellertid inte att läget var tillfredsställande för kreditgivarna.

För det första hotades inteckningssäkerheten av de olika privilegier eller sjöpanträtter som erkändes och som i allmänhet givits prioritet långt före fartygsinteckningen, vare sig de är av äldre eller yngre datum än denna. Följden var att den som beviljade

[47] Chorley s. 26 ff.
[48] Gilmore & Black s. 574.
[49] Chorley s. 31, och Halsbury's Laws s. 98 f.
[50] Gilmore & Black s. 547.
[51] Jfr uppräkning hos Abraham s. 32.

lån mot inteckning i fartyg mången gång måste finna sig i att bli undanträngd av senare uppkomna sjöpanträtter.

En ytterligare fara för den långfristiga krediten utgjorde risken att fartyget kunde säljas till något land i vilket det inhemska fartygshypoteket inte erkändes, med påföljden att kreditgivaren förlorade sin säkerhet.

Båda dessa risker föranledde tidigt strävanden från olika håll att dels i största möjliga mån begränsa eller »oskadliggöra» sjöpanträtterna, dels internationalisera såväl dem som fartygsinteckningarna, varvid de senare skulle få viss internationell giltighet. Frågan framlades vid flera internationella konferenser, varvid man i synnerhet ifrån belgiskt håll verkade för att i största möjliga mån inskränka sjöpanträtterna. Vid en konferens i Venedig 1907 framförde sålunda den belgiska delegationen förslag om slopande av alla utom fyra kategorier av sjöpanträtter med prioritet före fartygshypotek; förslaget ledde dock till lagstiftning endast i Belgien och Grekland.[52] I syfte att vinna större anslutning antogs på CMI:s konferens i Bryssel 1926 en konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek, till vilken bland annat Sverige har anslutit sig. Enligt denna konvention finns det fem grupper av sjöpanträtter som går före fartygshypoteken, medan de enskilda nationerna har fria händer att tillägga ytterligare grupper med sämre prioritet än fartygshypoteket.

Brysselkonventionen vann emellertid inte den anslutning som man hoppats; i synnerhet kom varken USA, England eller Tyskland att ansluta sig. USA och Västtyskland[53] har dock i viss mån anpassat sin lagstiftning till konventionen och erkänner även utomlands tillkomna fartygshypotek. Engelska domstolar erkänner inte utländska fartygshypotek med mindre de har »control over the ship»; vid fördelning efter exekutiv försäljning erkännes sålunda hypoteket, medan en domstol däremot inte går till aktion för att säkra ett utländskt hypotek.

I det internationella samarbete som bedrivs av CMI har man nu sökt överbrygga dessa skillnader genom nya konventionsförslag. Man har härvid även sökt lösa en fråga av stor praktisk betydelse,

[52] Smeesters-Winkelmolen s. 33, Abraham s. 264.
[53] 46 USC 951, HGB § 754 et seq.

nämligen problemet kredit till fartygsbyggen genom inteckning i fartyg under byggnad, något som för närvarande tillåtes i vissa men långt ifrån alla rättssystem. Slutligen enades man 1963 i Stockholm och 1965 i New York om två separata konventionsförslag, det ena avseende rättigheter i fartyg under byggnad (i fortsättningen *byggnadskonventionen*), det andra avseende rättigheter i färdiga fartyg *(panträttskonventionen)*, sedan 1926 års Brysselkonvention blivit uppsagd i annat sammanhang[54] av bland annat Sverige. De båda nya konventionerna har undertecknats av ett stort antal länder, däribland Sverige, sedan de behandlats och fått sin slutliga form vid en diplomatisk konferens i Bryssel 1967.

6. Man kan fråga sig vad som — i huvudsak självständigt på latinrättslig och germansk grund — kan ha drivit fram det tysta sakhäftande som under lång tid har dominerat utvecklingen och som kommit att framstå som en partikularitet för sjörätten. Ett framträdande drag i detta sakhäftande är att det mer och mer målmedvetet kommit att — i den mån den avser kredit — inriktas på just de fall där fordringens grund är handlingar som befälhavaren företar »i denna sin egenskap».

Det sjörättsliga sakhäftandet karakteriseras framför allt av två moment, nämligen å ena sidan av ett begränsat personligt ansvar och å andra sidan av en däremot svarande förmåns- eller panträtt.

I det antika sjölånet saknades det första av dessa moment, och i dess romerska form — foenus natuticus — var ej heller det andra väsentligt.[55] Den romerska sjöfarten hade ej något utpräglat behov av sakhäftandet: den finansierades i kapitalistiska former ifrån det mäktiga hemlandet, vilket tillhandahöll en valuta som var gångbar över praktiskt taget hela den då kända världen.[56] För lån på främmande ort hade man sällan behov. Lån för fartygsexpeditioner blev istället en affär mellan hemmavarande, varvid landegendom lika väl som fartyg kunde tjäna som säkerhet.

Inom den germanska skeppsfarten var smådriften förhärskan-

[54] Uppsägningen ansågs nödvändig för ratifikation av 1957 års begränsningskonvention, som ägde rum den 1 mars 1965.

[55] Ashburner ccxviii.

[56] Goldschmidt s. 67—68.

de. Ofta slog sig köpmän ihop och utrustade en fartygsexpedition, och regelmässigt följde de i en eller annan egenskap med ombord.[57] Kreditbehov kunde uppstå främst utom hemorten och framför allt i nödsituationer, och i sådana kom bodmerilånet först att tjäna.[58] Allteftersom redare och köpmän började stanna i land och anförtro befälhavaren med avtalsslut för fartyget — allteftersom sjöavtalen blev avtal inter absentes med okända huvudmän — ökades behovet av realsäkerhet. I brist på ett effektivt inskrivningsväsende blev följden det tysta sakhäftandet: godset kom att häfta för frakt och andra kostnader, fartyget för fullgörande av avtal för dess räkning.

Liknande var utvecklingen i medelhavsländerna efter det romerska rikets sammanbrott, med den skillnaden att man här hade det romerska sjölånet som förlaga att bygga på. Även här blev skeppsfarten bedriven som smådrift, utan starka finansieringsmöjligheter hemifrån, och även här utbildaes ett sakhäftande, liknande det germanska.

I vår tid har sjöfartens driftsförhållanden alltmer börjat likna dem som rådde i romarriket: storföretaget för vilket hemmakrediten är av allt övervägande betydelse är den ekonomiskt betydelsefulla företagsformen. Ofta äger eller kontrollerar företaget en hel flotta av fartyg, och ofta har det betydande landtillgångar vid sidan av fartygen. Man kan väl ifrågasätta det lämpliga i att sjöpanträtter under sådana förhållanden skall tillåtas att inkräkta på fartygssäkerheten. Men man kan lika gärna sträcka sig längre och fråga sig varför bara enstaka fartyg och icke hela fartygsbeståndet som sådant, eller rentav företagets alla tillgångar såväl till lands som till sjöss, skulle kunna tjäna som säkerhet. I ett sådant perspektiv torde beståendet av eventuella sjöpanträtter i ett eller annat fartyg te sig som en fråga av ganska underordnad betydelse.

[57] Vogel s. 367 ff, jfr Selmer, The Survival of General Average, AfS Bd 4, s. 32. Ännu Visby Sjörätt innehåller åtskilliga bestämmelser om köpmännens funktioner och rättigheter ombord, t. ex. i kap. 28.
[58] Pappenheim s. 129.

B. Fartygskreditens mål och vägar

1. Den reguljära långtidskreditens former s. 34 — 2. Korttidskrediten och speciella kreditformer s. 39 — 3. De sjörättsliga säkerhetsformernas autonomi s. 40.

1. Det nya i hela denna utveckling är det ökade behovet av kredit, huvudsakligen tillfredsställt genom fartygsinteckningens utveckling. Med dagens alltmer ökade fartygsstorlekar blir i synnerhet långtidskrediten en ofrånkomlig del av stortonnagets finansiering, medan den kortfristiga kredit som kan medges befälhavaren för fartygets tillfälliga behov får allt mindre betydelse. Det nya, permanenta, kreditbehovet tillgodoses av kapitalstarka kreditgivare, vilka själva kan tillvarata sin rätt och inte längre behöver det automatiska skydd som sjöpanträtterna utgjorde. Mot dessa starka kreditgivares intressen kan fortfarande kvarstå ett behov av att skydda svagare borgenärer, sådana som besättningsmän med oguldna lönekrav eller skadelidande passagerare och lastägare. Dylika krav grundas i regel inte på någon självständig kreditgivning i betydelsen av försträckningar som frivilligt lämnats fartygsägaren såsom kapitalplacering eller såsom försäljningsargument vid leverans av fartyget, tillbehör till detta eller förnödenheter.

Ifråga om den permanenta kreditgivning, som sålunda blir huvudmotivet för denna framställning, är det särskilt finansieringen av nybyggen som tilldrar sig intresset. Kredit kan här tänkas anskaffas på olika vägar. Man kan först tänka sig möjligheten att *varvet erbjuder kredit*. Så har även regelmässigt skett, i den formen att endast en mindre del av fartygspriset erlagts vid kontraktets tecknande, samt ytterligare delar vid fastställda moment i fartygets byggnad och leverans;[1] särskilt de japanska varven har i denna form bedrivit en omfattande kreditgivning. Till säkerhet för *denna* kredit har varvet alltid hos oss sin s. k. detentionsrätt

[1] *Bläckberg* i Ekonomisk Revy 1959, s. 133 ff, uppger fem sådana moment, nämligen (1) kontraktstecknandet, (2) valsat materials ankomst till varvet, (3) kölsträckningen, (4) sjösättningen samt (5) leveransen, varvid även uppkomna extrakostnader och förändringar skall justeras. Brækhus säger i International shipbuilding contracts s. 1, att betalningen brukar ske i 5—10 moment.

i fartyget, d. v. s. den rätt att kvarhålla fartyget till dess betalning sker, som följer av principen att prestationerna på ömse håll skall utväxlas »Zug um Zug». Det lär dessutom vara vanligt att varvet begär ytterligare säkerhet, t. ex. i beställarens seglande fartyg eller i form av bankgaranti, för att skydda sig mot den förlust det kan göra om bygget avbeställes.[2]

I den pressade konjunktur som för närvarande råder för sjöfartsnäringen är det emellertid vanligt att varven medger kredit till en framtida tidpunkt; konkurrensen med de japanska varven har sålunda tvingat även svenska varv att vid beställning av tankfartyg nöja sig med endast fem procent av fartygspriset vid kontraktets undertecknande, fem procent vid kölsträckningen eller det huvudsakliga plåtmaterialets ankomst till varvet, fem procent vid sjösättningen och fem procent vid leveransen samt att därefter under en lång tidrymd medge kredit för återstående åttio procent.[3] Om varvet erbjuder sådan kredit måste det istället kräva säkerhet i fartyget, och det måste dessutom hysa förtroende för redarens förmåga att använda fartyget på ett sätt som inte sätter säkerheten i fara.

Säkerhet i fartyget erbjuder naturligast *fartygsinteckningen,* vars värde dock är begränsat av flera anledningar. Vid sidan härav kan tänkas möjligheten att varvet tar *ägareförbehåll* i fartyget till dess köpeskillingen tillfullo erlagts, vilket i förmånsrättshänseende skulle ge varvet en bättre ställning än det kan nå genom inteckning i fartyget. Ägareförbehållet har emellertid mycket ringa användning i praktiken, och det måste undersökas om den i formellt hänseende bättre förmånsrätten verkligen innebär några reella fördelar för varvet, eller om den rentav kan medföra några nackdelar. Ägareförbehåll kunde även tänkas tagas i levererade delar till fartyget, och det måste fastställas i vad mån sådana förbehåll är verksamma.

Om varvet erbjuder kredit till byggande av fartyg är det regelmässigt i sin tur i behov av kredit (refinansiering) för att täcka utläggen under byggnadstiden. Sådan kredit erhåller varvet från banker och andra kreditinstitut, och i stor utsträckning från ut-

[2] Bläckberg a. a.

[3] Brunsvig vid nordiska sjörättsseminariet 15—18 juni 1964.

ländska finansiärer, som står beställaren av fartyget nära. Inga statliga fonder har etablerats för att möta detta varvens kreditbehov,[4] men staten har i några fall ställt borgen för lån till varvet, s. k. garantilån.[5]

Bortsett från garantilånen har emellertid möjligheterna att erbjuda säkerhet ofta varit otillräckliga och inte tillåtit varven att skaffa och erbjuda den kredit som den internationella konkurrensen krävt. Som möjlig säkerhet erbjuder sig i första hand *fastighets- och företagsinteckningar,* vilka tillsammans väsentligen täcker varvets hela produktionsapparat jämte inneliggande lager. Ofta kan dock denna möjlighet redan vara ianspråktagen i samband med varvets uppförande, och för övrigt varierar värdet av denna säkerhet betydligt; vid låg mekaniseringsgrad kan värdet av själva fartygsbyggena betydligt överstiga värdet av de i rörelsen gjorda anläggningsinvesteringarna. För utländska finansiärer har dessutom dessa på rent inhemska regler och förhållanden vilande säkerhetsrätter ofta mindre intresse än de konventionsgrundade fartygs- och fartygsbyggesinteckningarna. Varvets andra möjlighet blir då att erbjuda *inteckning i det fartyg under byggnad* för vilket krediten lämnas, och ökade möjligheter härtill bör bli tillgängliga sedan 1967 års byggnadskonvention ratificerats. Värdet av en sådan inteckning blir emellertid reellt sett begränsat. Vidare uppstår problemet i vad mån fartygsbyggesinteckningen skall tillåtas inkräkta på företagsinteckningen — vilken också kunde tänkas omfatta varvets fartygsbyggen — till förfång för varvets permanenta kreditgivare.

Trots ett högt löneläge har svensk varvsindustri väl hävdat sin plats i den internationella konkurrensen. Statlig subventionering i andra länder har emellertid möjliggjort en kreditgivning från varven som den svenska varvsindustrien inte förmått följa, och som försämrat dennas konkurrensläge i övriga avseenden. Av-

[4] I ett enda fall har ifrågasatts att ett varv skulle få del av det s. k. statliga lokaliseringsstödet, men detta föll på varvets vägran att godta de därmed förbundna villkoren. Om statliga fonder för sjöfartens finansiering, se i övrigt nedan.

[5] 1963 års garantilån, enligt Riksdagens skrivelse nr 100, 27 mars 1963, och 1965 års garantilån, enligt Riksdagens skrivelse nr 202, 7 maj 1965. Jfr f. ö. nedan s. 211 om exportkreditgarantier.

saknaden av motsvarande stöd från den svenska statens sida gör varvens refinansieringsproblem till en särdeles brännande och angelägen fråga. Även andra och mer traditionella finansieringsvägar än kredit från varvet står emellertid beställaren till buds.

Beställaren kan sålunda från början kontakta en *självständig kreditgivare,* såsom en bank eller annan kreditinrättning. Vid sidan av de privata kreditinrättningarna har tillskapats vissa statliga fonder, vilka avser att ge stöd åt svensk sjöfart. De statliga fonderna är Svenska Skeppshypotekskassan från 1929, Rederilånefonden från 1928, Statens lånefond för den mindre skeppsfarten från 1939 och Statens sekundärlånefond för rederinäringen från 1939.[6]

Vid kredit av självständig kreditgivare är ägareförbehållet inte användbart, och inte heller lösöresköpet visar sig vara användbart för fartyg av inteckningsbar storlek. Vill någon säkra sig genom ett ägareintresse i fartyget måste han tillgripa sådana metoder som förvärv av fartygsparter eller övertagande av aktier i ett särskilt bildat »enbåtsbolag» — utvägar som i regel inte är öppna för banker och andra penninginrättningar.[7] Den praktiskt användbara säkerhetsformen är istället att erbjuda *inteckning i fartyget,* men denna möjlighet har som nämnts hittills knappast varit användbar ifråga om nybeställningar. Beställaren har istället måst se sig om efter annan säkerhet, såsom bankgarantier eller inteckningar i seglande fartyg. På detta sätt har kreditinstitutet kunnat erbjuda begränsade lån för att täcka betalningsbelopp som

[6] Skeppshypotekskassan förutsättes i förordningen om kassan utnyttjas endast för färdigbyggda fartyg, vari inteckning måste lämnas för beviljande av lån, men användes i stor utsträckning även för lån till nybyggen. Rederilånefonden, som främst avser utrikes sjöfart, beviljar mot säkerhet som skall godkännas av Statskontoret lån även för nybygge av fartyg, företrädesvis på svenskt varv. Statens lånefond för den mindre skeppsfarten beviljar lån för nybyggnad och modernisering av fiskebåtar och andra mindre fartyg, varvid som säkerhet under byggnadstiden kan ställas inteckning i andra fartyg. Sekundärlånefonden ger lån för nybyggnad eller modernisering av fartyg som redan är belånat i Skeppshypotekskassan, i huvudsak enligt de regler som gäller för kassan. Förordningen om Skeppshypotekskassan och kungörelsen om Sekundärlånefonden är svårförenliga, emedan den förra enligt sin ordalydelse endast reglerar lån till färdigbyggda fartyg.

[7] Se beträffande banker lagen 1955 om bankrörelse 54 och 55 §§.

förfaller före leveransen av fartyget. Vid leveransen av den sista delposten har man brukat överlämna inteckningar i fartyget som säkerhet för lånen. Den kredit, som sedan löper, är för närvarande den väsentliga fartygskrediten i vårt land, och den har vanligen en löptid av omkring tio år.

Införandet av inteckning i *fartyg under byggnad* (»fartygsbyggesinteckning») anses kunna ändra läget så, att inteckningsförhållandena kan ordnas redan på beställningsstadiet. Redan på detta stadium skulle alltså inteckningar kunna uttas, vilka vid leveransen skulle gälla i det färdiga fartyget. Det är emellertid tydligt att en svårighet består i samordningen mellan kapitalbehov och det säkerhetsvärde som kan ligga i fartygsbygget, och att enbart fartygsinteckningarna i regel måste vara otillfredsställande som säkerhet under byggnadstiden. Under denna period bör alltså även i fortsättningen en kompletterande säkerhet bli erforderlig.

Det kan även förekomma en kreditgivning *från beställaren till varvet,* där den förstnämnde under byggnadstiden tillhandahåller pengar eller byggnadsämnen. För denna kredit erhåller beställaren enligt en bestämmelse i handelsbalken 17: 5 en särskild förmånsrätt i det som har tillverkats av det tillhandahållna, under förutsättning att förskotten lämnats och registrerats i en form som föreskrives i sjölagens 3 §. Denna möjlighet måste förmodligen slopas vid införandet av inteckning i fartyg under byggnad, och beställaren torde då i stället komma att hänvisas till möjligheten att själv erhålla inteckning i fartygsbygget.

Vad hittills har sagts gäller om nybyggen och i viss mån ombyggen. Ifråga om *köp av äldre tonnage* kan redan upptagna lån genom överenskommelse med långivaren kvarstå i fartyget, eller kan, om fartyget köpts gravationsfritt eller om det är lågt belånat, nylån eventuellt erhållas från ett kreditinstitut mot inteckningssäkerhet.

I våra dagar sluts ofta *certepartier på lång tid,* ibland ett fartygs hela ekonomiska livstid, och ej sällan tecknade innan fartyget ännu byggts. Befraktarna i dessa certepartier är vanligen stora oljebolag eller andra substantiella företag som kan antas vara solventa till att uppfylla sina förpliktelser, så att man har anledning att räkna med att den överenskomna certepartihyran i sinom tid

skall inflyta. Om sådana kontrakt med giltig verkan kunde *tagas som pant,* skulle ytterligare en möjlighet till ökad fartygsfinansiering erbjuda sig. Hos oss är detta emellertid knappast möjligt, eftersom utförandet av tidsbefraktningsavtalet inte kan överlåtas åt annan redare utan betraktarens medgivande (substitution av gäldenär). Långtidscertepartierna kunde för kreditgivarna framför allt tjäna som konjunkturdämpande faktor, och problemet skall därför uppmärksammas i samband med redogörelsen för inteckningssäkerhetens känslighet för konjunktursvängningar.

2. Vid sidan av de hittills nämnda säkerhetsrätterna, som avsett permanent finansiering och byggnadsfinansiering, finns ett antal säkerhetsrätter för tillfälliga eller mer speciella behov. Först bland dessa i förmånsrättsordningen möter vi *sjöpanträtterna,* vilka avser krav av många olika slag. Bland sjöpanträtterna är det främst den på befälhavarens avtal utom hemmahamnen grundade[8] som kan sägas avse kreditsäkerhet; den tillgodoser leverantörer av förnödenheter, drivmedel m. m., samt i viss mån även reparationsvarv och mäklare. Denna sjöpanträtt måste emellertid bli avskaffad vid en svensk ratificering av den nya panträttskonventionen, och den skall här inte skänkas någon närmare uppmärksamhet, annat än som konkurrent till fartygsinteckningen.[9] I övrigt är det en särskild fråga i vad mån sjöpanträtter över huvud taget kan sägas tjäna som säkerhet för kredit.

Större betydelse som säkerhet än sjöpanträtterna äger *retentionsrätten,* i synnerhet varvens retentionsrätt till säkerhet för reparationskostnader. Retentionsrätten går i vår förmånsrättsordning efter fartygsinteckningen och hotar inte dennas värde. Den är såtillvida begränsad i tiden, att den går förlorad då fartyget utlämnas till beställarens förfogande, och de krav den kan skydda avser därför inte kredit i köplagens mening. Detta synes dock ej böra hindra att den får sin plats i denna framställning.

Vår förmånsrättsordning känner vidare en form av kreditsäker-

[8] Sjölagen 267 § 5 st.

[9] Sjöpanträtten för dessa s. k. befälhavaravtal har behandlats av Jan Sandström under titeln Abrogation of the Maritime Lien for Master's Contracts (Sandström, litteraturförteckningen). Samme författare är för närvarande sysselsatt med en fullständigare framställning av denna sjöpanträtt.

het i fartyg för ett mer speciellt behov, nämligen förmånsrätten till säkerhet för *medredares förskott* vid drivande av partrederi. Slutligen kunde man som säkerhetsrätt möjligen beteckna den förmånsrätt som tillkommer utmätningssökande borgenärer.

3. Till de sjörättsliga säkerhetsrätternas egenart har sedan gammalt hört att de bildar ett i huvudsak autonomt säkerhetssystem, skilt från det allmänna förmögenhetsrättsliga förmånsrättsystemet. Detta resultat åstadkommes genom att sjökreditorerna haft bättre rätt än övriga borgenärer till det som betecknats som sjöförmögenheten, samtidigt som de genom begränsningsreglernas inverkan i stor utsträckning varit hänvisade till att söka sin betalning ur denna egendom. Därmed är dörren stängd för passage i båda riktningarna: innanför står sjökreditorerna med krav begränsade till sjöförmögenhet eller däremot svarande begränsningsbelopp; utanför står övriga fordringsägare, utestängda av sjökreditorernas bättre förmånsrätt.

Det sjörättsliga förmånsrättssystemet är hos oss inordnat i den allmänna förmånsrättsordningen, som återfinnes i handelsbalkens 17 kapitel. Prioriteten är emellertid ordnad så, att konkurrens med landrättigheter i allmänhet inte skall kunna ifrågakomma; sålunda har möjligheten till handpantsättning uteslutits beträffande inteckningsbara fartyg, för att inteckningshavarens rätt skall kunna upprätthållas. Systemet är alltså fortfarande autonomt och lagrat ovanpå det allmänna förmånsrättssystemet, något som medfört en svåröverskådlig särreglering i både konkurs- och utsökningslagarna. Man återfinner liksom i den allmänna förmånsrättsordningen de av särskilda anledningar prioriterade rättigheterna, i synnerhet lönekraven, vilka i sjöpanträttens form har fått bästa skydd, samt med sämre prioritet den egentliga kreditsäkerheten i inteckningens form.

Helt vattentät är emellertid inte uppdelningen mellan sjö- och landsäkerhet enligt gällande förmånsrättsordning. Vissa »landrättigheter», i synnerhet retentionsrätt, ingår sålunda i det säkerhetssystem som tillämpas för fartyg och kan inverka på efterkommande, rent sjörättsliga, säkerhetsrätter. Vidare är det långtifrån alla sjöfordringar som är föremål för begränsning, och även landegendomen är sålunda, låt vara utan särskild prioritering, åtkom-

lig för ägare av dylika fordringar. I synnerhet har inteckningssäkerheten aldrig i denna mening konstruerats som någon sjöfordring, och inteckningshavarna har alltid haft möjlighet att såsom oprioriterade borgenärer i gäldenärens konkurs söka utdelning för det som ej kunnat utgå ur fartyget.

C. Plan för den fortsatta framställningen

Den fortsatta framställningen av de olika säkerhetsrätterna har till ändamål att ur olika synpunkter belysa deras värde och ekonomiska användbarhet. Framställningen avser sålunda inte att vara någon handboksmässig redogörelse för alla uppkommande frågor eller för proceduren vid säkerhetsrätternas stiftande, förändring och upphörande, utan den koncentrerar sig på de problem som har betydelse för bedömande av säkerhetsrätternas värde. Ett framträdande drag i en sådan redogörelse måste bli konflikterna mellan olika säkerhetsrätter, i synnerhet mellan dem som avser permanent finansiering och dem som avser tillfällig. Man kunde tänka sig att i ett sammanhang behandla alla de säkerhetsrätter som avser eller kan användas för långtidskreditens behov, och att därefter övergå till dem som avser korttidskreditens behov eller mer speciella ändamål. Framställningen skulle på detta sätt bli en väv, där man i de olika skärningspunkterna finge konfliktsituationerna belysta från två håll.

Det får emellertid betydelse att alla säkerhetsrätterna är inordnade i förmånsrättsordningen, och att en där prioriterad rätt i regel inte påverkas av de efterkommande. Genom att följa förmånsrättsordningen kan man sålunda förenkla framställningen. De rättigheter som här skall upptas till behandling blir då inordnade i följande ordning: (1) Ägareförbehållet och andra ägareintressen blir att betrakta som fall av *separationsrätt* enligt HB 17: 2, första stycket. (2) Därefter äger *sjöpanträtterna* bästa rätt enligt HB 17: 2, andra stycket. (3) I tredje hand kommer *fartygsinteckningen* enligt HB 17: 3, andra stycket, vare sig den avser fartyg under byggnad eller färdigt fartyg. (4) Därefter kommer *retentionsrätten,* i varje fall varvs retentionsrätt för reparationskostnader, enligt stadgandet i HB 17: 3, tredje stycket, om hant-

verkares förmånsrätt för arvode å godset. (5) *Byggherrens förmånsrätt* för förskott, uti lämnade byggnadsämnen eller det som med förskottet är tillverkat åtnjuter ännu förmånsrätt enligt HB 17: 5, andra stycket, under förutsättning att bestämmelserna i sjölagens 3 § om skriftlig handling och viss publicitet har iakttagits. (6) Partredares förskott till medredare åtnjuter förmånsrätt enligt HB 17: 7, första stycket. (7) Härefter kommer företagsinteckningen enligt HB 17: 7, andra stycket — för varvets refinansieringsbehov kompletterad av fastighetsinteckning, vilken dock till ingen del avser säkerhet i fartyg. Slutligen kan man ha anledning att nämna (8) den förmånsrätt som en borgenär kan förskaffa sig enligt HB 17: 8 genom att före andra ansöka om utmätning. I den mån de nämnda typerna av säkerhet inte räcker till för den kredit det är fråga om, kan de givetvis suppleras med t. ex. bankgaranti, eller med borgen, vartill kommer det förtroende hos kreditgivaren som kan skapas av exempelvis förekomsten av ett gynnsamt tidscerteparti. Här är det emellertid inte fråga om kreditsäkerhet i fartyg.

Inordningen i handelsbalkens förmånsrättsordning innebär emellertid inte att alla konfliktproblem skulle vara lösta. De konfliktproblem som kan uppstå kräver dock i allmänhet inte den dubbelbehandling som skulle bli följden av att de belyses både från långtids- och korttidskreditens synvinkel; ett undantag utgör i viss mån förhållandet mellan sjöpanträtter och fartygsinteckning, vilket utgör ett allvarligt problem både för sjöpanträttshavare och inteckningshavare.

Faror som avser fartygets undergång eller värdeförsämring kan sägas angå alla säkerhetsrätter, och man hade kunnat ifrågasätta att de skulle upptas till behandling i en separat, »allmän» del. Den praktiska betydelsen av dessa faror, och i viss mån även de tillgängliga botemedlen, visar sig dock variera med säkerhetsformen, och jag har därför funnit det lämpligt att hänföra dessa frågor till de olika kapitel där de naturligast hör hemma, med hänvisningar i andra kapitel, där så kan anses erforderligt. Rubriksättningen under de olika avsnitten har till följd härav blivit ganska oenhetlig, något som ytterligare förstärks av ett vissa avsnitt varit för korta för att en systematisk uppdelning i olika faremoment skall te sig lämplig.

Kap. II. Separationsrätt

A. Tänkbara säkerhetsformer

Den starkaste bland de rättigheter, som omnämns i förmånsrättsordningen i HB 17 är ägarens rätt att separera sin egendom: »vad i gäldenärens bo finnes, som hörer annan till, det skall först utfagas», heter det i HB 17: 2.

En sådan gynnad position kan en säljare av vanligt lösöre erhålla genom att vid försäljningen förbehålla sig äganderätten till dess betalning ingått, och en vanlig borgenär kan erhålla samma förmån genom att uppfylla den s. k. lösöreköpsförordningens formaliteter. Det finns skäl att undersöka huruvida dessa säkerhetsformer också är tillgängliga med avseende på fartyg — alltså huruvida t. ex. ett varv skulle kunna ta ägareförbehåll till ett levererat fartyg eller en leverantör av en radioanläggning skulle kunna ta ägareförbehåll i denna, eller huruvida en kreditinrättning kunde ha möjligheter att förvärva fartyget genom lösöresköp utan besittningstagande. Om så visar sig vara fallet finns anledning att ytterligare undersöka vilken användning dessa säkerhetsinstitut kan tänkas äga, samt slutligen — oavsett den faktiska användningen — vilka fördelar de kan tänkas erbjuda jämfört med den sedvanliga säkerhetsformen fartygsinteckning.

En kreditgivare kunde även tänkas säkra sig genom annat ägareintresse i fartyget, exempelvis genom förvärv av fartygslott eller av aktie i bolag som äger fartyget. Verkan av sådana andelsförvärv skall beaktas endast översiktligt.

B. Ägareförbehåll till hela fartyg

1. Förekomst s. 44 — 2. Lagen om avbetalningsköp s. 44 — 3. Risk för annans godtrosförvärv, fartygsregistreringen s. 47 — 4. Risk för panträttsförvärv: sjöpant, inteckning, retentionsrätt s. 50 — 5. Säljares och köpares sakrättsskydd, utlandsaffärer s. 56 — 6. Rätt till försäkringsersättning, skydd mot utlandsförsäljning s. 57 — 7. Samlad bedömning s. 60.

1. Klart är till en början, att det inte finns något juridiskt hinder mot att man tar ägareförbehåll till fartyg, stora eller små, i samband med kreditförsäljning av fartyget.[1] Att sådana förbehåll tages torde vara mycket vanligt vid försäljning av nöjesbåtar av mindre storlek. Någon gång förekommer väl även köp, maskerade som hyresavtal och med en »hyra» avsedd att utgöra väsentligen hela köpesumman; dessa bereder inte säljaren annan säkerhet än om han tagit uttryckligt ägareförbehåll.[2] I rättspraxis finns exempel på att ett sådant köp använts även vid förvärv av fartyg för kommersiellt bruk; det gällde här en mindre bogserbåt.[3]

Vid köp av större fartyg synes inte systemet med avbetalningsköp förenade med ägareförbehåll komma till användning i nämnvärd utsträckning. När det gäller begagnade fartyg brukar köpesumman erläggas senast vid fartygets överlämnande, varvid finansieringen får ordnas på annat sätt.[4] Erbjuder säljaren någon gång kredit, brukar detta istället — såsom exempel från nordisk rättspraxis utvisar[5] — ske mot säkerhet i inteckningar i fartyget. I utländsk rätt kan man dock finna exempel på försäljning med ägareförbehåll.[6] Vid leverans av nya fartyg torde ägareförbehåll knappast förekomma; den regelmässiga formen för kredit från varvets sida är som tidigare framhållits att varvet erhåller inteckningar i fartyget som säkerhet.

2. Vad nordisk rätt beträffar kan intagandet av ett ägareförbehåll i ett kontrakt om fartygsförsäljning medföra för parterna oväntade konsekvenser. Försåvitt betalning skall ske i mer än en

[1] Köplagen 28 §.

[2] Jfr Almén, Rubriken vid not 33. Möjligen kunde dock ifrågasättas om *köparen,* som efter bokstaven förvärvat en nyttjanderätt och ingen villkorad äganderätt, skulle äga rätt att fullfölja köpet vid säljarens konkurs. Någon sådan distinktion brukar i vanliga fall inte göras, se Almén § 28 not 140 med hänvisningar; jfr nedan s. 56.

[3] NJA 1934 A 184.

[4] Sålunda i de vanliga standardkontrakten, Salgsform, Priam Terms, Outright (As she lies), och t. o. m. Yacht Broker Terms, efter Righetti, La compravendita di nave, Padova 1961.

[5] ND 1945 s. 465 *Voldgift,* ND 1950 s. 348 *Gulating.*

[6] Sålunda vid köp av ett fiskefartyg i The Mylark 1950 AMC 826 (Or.), jfr Gilmore & Black s. 566 not 244.

post — och säljaren har för att få någon säkerhet för köpets fullföljande anledning att kräva åtminstone en separat post som handpenning — blir nämligen lagen om avbetalningsköp efter sin lydelse tillämplig. Denna socialt betonade lag är uppenbarligen inte avpassad för en sådan kommersiellt betonad transaktion som ett fartygsköp; bland annat torde man av lagens sista paragraf kunna sluta att skiljedomsklausuler inte är tillåtliga, varjämte de utpräglat köparvänliga reglerna om återtagande av gods inte är lämpade för kommersiella förhållanden. Inte desto mindre förefaller det, sedan 3 000-kronors-regeln numera avskaffats, knappast möjligt att undgå lagens tillämpning vid försäljning av fartyg på avbetalning med ägareförbehåll.

Om nu inte avbetalningsköp med ägareförbehåll i egentlig mening synes förekomma i någon nämnvärd utsträckning vid fartygsförsäljningar, så lär det dock förekomma att fartyg utlejs med en hyra så beräknad att den skall utgöra ersättning för förvärv av fartyget; efter erläggande av ett visst antal hyresposter blir legotagaren ägare — eventuellt efter avgivande av en särskild optionsförklaring — för en mer eller mindre nominell köpesumma. Härigenom vinnes bland annat den fördelen, att köpesumman kan sättas relativt lågt, vilket medför en lägre stämpelavgift vid anmälan om förvärvet, eller att den kan avpassas så att säljaren undgår realisationsvinstbeskattning vid sin försäljning. I stor utsträckning lär den amerikanska staten ha använt sig av bare boat charter för att efter första världskriget överföra sin stora överskottsflotta av handelsfartyg i privat ägo.[7] Vad svensk rätt beträffar torde det även vid denna form av äganderättsöverlåtelser vara i princip omöjligt att undgå avbetalningsköplagens bestämmelser, ty lagen är enligt sin lydelse tillämplig även på avtal som betecknas som hyresavtal eller där betalningen betecknas som vederlag för godsets bruk och nyttjande.[8] Det är dock uppenbart att bevissvårigheter kan uppkomma och att inga fasta kriterier kan uppställas för distinktionen mellan köp och hyresavtal, ty en option

[7] Gilmore & Black s. 564.

[8] Lagen om avbetalningsköp 1 § 2 st. Även före tillkomsten av denna lag var domstolarna i regel angelägna att »demaskera» sådana avtal, se Almén, Rubriken not 34, jfr Grönfors i Festskrift till Håkan Nial, Sthlm 1966 s. 217 f.

att till ett fixerat pris överta legoföremålet kan även vid de senare vara fullt motiverad.[9] Lagen föreskriver i detta avseende en fri bevisprövning: »Såframt det finnes vara åsyftat att den som fått godset till sig utgivet skall bliva ägare därav», skall ett avbetalningsköp anses föreligga.[10] Följden av detta torde vara, att skeppslegoavtal med optionsklausuler regelmässigt skulle falla under avbetalningsköplagen, i varje fall om optionspriset är så lågt att optionen inte rimligen kan avböjas.[11] Då skulle även de i avtalen regelmässigt förekommande skiljedomsklausulerna vara ogiltiga, liksom även övriga bestämmelser i avtalet som är oförenliga med avbetalningsköplagen.

Det förefaller alltså praktiskt taget ofrånkomligt att avbetalningsköplagen blir tillämplig på transaktioner som visas avse köp, om säljaren vill i någon form förbehålla sig rätten att återtaga fartyget i avvaktan på erläggandet av en sista delbetalning. Endast

[9] Som exempel på andra motiv än överlåtelseavsikt anför Sundberg s. 346 f legotagarens önskan att utan förbindelse ha fartyget på hand för den händelse hans behov därav skulle bli permanent, vidare legogivarens önskan att göra en affär, samt ytterligare det förhållandet att optionsmöjligheten utgör ett incitament för legotagaren till omvårdnad av godset.

[10] I motiven till avbetalningsköplagen anförs tre olika omständigheter som skulle tyda på att transaktionen reellt sett vore ett avbetalningsköp, nämligen hyresbeloppens höjd, avsaknaden av bestämd hyrestid, och det förhållandet att option avtalats till lågt pris. Att ingen av dessa omständigheter behöver vara avgörande framhåller Sundberg, s. 344 ff.

[11] Det är emellertid troligt att parterna undviker att vid köp som förklätts till legoavtal sätta optionspriset så lågt att disproportionen i förhållande till marknadspriset blir alltför uppenbar. Vid registrering av fånget torde nämligen registreringsmyndigheten icke godkänna ett uppenbart underpris såsom mått på fartygets värde utan åsätta stämpelavgift efter fartygets beräknade värde, och detta torde då även bli avgörande för beräkning av eventuell skatt för realisationsvinst. Om optionspriset däremot satts i närheten av marknadsvärdet, är det inte säkert att rederiet begagnar sig av möjligheten att överta fartyget, och det kan då ej sägas vara »åsyftat, att den, som fått godset till sig utgivet, skall bliva ägare därav», vilket som nämnt är förutsättningen för lagens tillämpning på legoavtal. Sundberg s. 350 f menar att man ytterligare kan inskränka lagens tillämpning och att den över huvud taget ej bör tillämpas i kommersiella relationer, något som kan synas ändamålsenligt men knappast förenligt med lagens ordalydelse. För en begränsad tillämpning av avbetalningsköplagen uttalar sig Falkanger, s. 45 f.

genom att uppgöra köpet som ett rent kreditköp utan handpenning och med hela köpesumman förfallen till betalning på en gång kan man samtidigt utesluta avbetalningsköplagen och ändock erhålla de fördelar som ägareförbehållet kan tänkas medföra. En sådan metod torde knappast vara attraktiv för någon fartygssäljare.

3. Men om nu parterna är beredda att acceptera avbetalningsköplagens tillämplighet, eller om de utan att reflektera över denna konsekvens uppgjort om köp under ägareförbehåll eller köp maskerat som ett skeppslegoavtal, uppstår frågan vilka fördelar ur säkerhetssynpunkt som kan vinnas med en sådan form av överlåtelse. Uppkommer verkligen en effektiv säkerhetsrätt som köparen inte kan omintetgöra genom sina dispositioner? Är för övrigt köparens rätt tillfredsställande skyddad?

Avgörande för möjligheterna att disponera över fartyget är i praktiskt hänseende ofta besittningen. Ur vissa synpunkter är emellertid fartygsregistrets uppgifter om vem som är rätt ägare till fartyget av avgörande betydelse. Sålunda kan väl ett *godtrosförvärv* till fartyget knappast tänkas ske från annan än den som har besittningen till fartyget,[11a] men dessutom torde det för ett sådant förvärv vara nödvändigt att säljaren i registret stod antecknad som ägare.[11b] Den kontroll av fartygsregistret som en köpare så-

[11a] I motiven till FIL har tydligen förutsatts att vanliga regler om godtrosförvärv till lösöre skall gälla, se departementschefens yttrande NJA II 1902 nr 3 s. 44, och jfr för tvesalufallet Undén I s. 127. Motivuttalandet ger väl ej uttryckligt stöd för att besittningstagande skulle krävas, utan endast för att det skyddar. Som senare (s. 69 ff) skall visas torde emellertid besittningen vara nödvändig för borgenärsskydd, och den synes då så mycket mera böra erfordras för ett förvärv som skall utplåna en tidigare ägares rätt.

[11b] Att kontroll av registrets uppgifter måste ske torde få anses följa av godtroskravet och gängse praxis. Vid förvärv av bilar brukar ingen direkt kontroll av registret ske, men Högsta Domstolen har i rätttsfallet NJA 1955 s. 114 klargjort att besiktningsinstrument och måhända namnskylt måste ha kontrollerats av den som vill göra gällande godtrosförvärv. Detta skulle ifråga om fartyg närmast svara mot en kontroll av nationalitets- och registreringscertifikat, vilket bör stämma med fartygsregistrets uppgifter (se särskilt RegF 18 §). För fartyg av någon storlek brukar dock inteckningsförhållandena alltid kontrolleras, varvid uppgift erhålles direkt från myndigheterna även angående fartygets ägare.

lunda bör företa kan bli aktuell närmast ifråga om fartyg av inteckningsbar storlek, som kan förväntas ofta vara registrerade.[11c] Jämte besittningstagandet bör en sådan registreringskontroll bli en effektiv spärr mot obehöriga förfoganden med registrerade fartyg.[11d]

Det är emellertid omvittnat, att registreringsförfarandet hos oss inte är utformat för att tillgodose privaträttsliga syften;[12] införingarna göres efter anmälan av förvärvare utan närmare kontroll och utan att vid anmälan fogats någon fångeshandling[13] — ganska naturligt eftersom fångeshandling inte behövs enligt svensk rätt för förvärv av fartyg. Ingenting hindrar alltså att avbetalningsköparen gör anmälan om fånget redan vid besittningstagandet, liksom praxis är vid avbetalningsköp av bilar. Detta förefaller även som det rimligaste med tanke på registrets övervägande offentligrättsliga funktion; går allt som beräknat, kommer köparen att alltifrån övertagandet av fartyget fungera som redare.

Inte heller finns någon föreskrift om anteckning av eventuellt ägareförbehåll eller andra inskränkningar i en förvärvares rätt.[14] Däremot torde säljaren ha möjlighet att förhindra att avbetal-

[11c] *Registreringsbara* är i princip alla fartyg, se sjölagen 2 § 3 st. Registrerade fartyg kan intecknas, under förutsättning att de är *av inteckningsbar storlek,* d. v. s. minst 3 ton netto, eller ifråga om isbrytare eller bogserare minst 10 ton brutto, se FIL 1 §. *Registreringspliktiga* är endast handels- och passagerarfartyg om minst 20 ton brutto, se sjölagen 2 § 1 st. För praktiska ändamål kan termen *registrerat fartyg* användas på registreringspliktiga eller eljest registrerade fartyg.

[11d] I betänkandet Godtrosförvärv av lösöre, SOU 1965: 14 s. 66 anföres att godtrosförvärv av inteckningsbart fartyg — liksom av luftfartyg — får betraktas som åtminstone praktiskt uteslutet, emedan utrymmet för god tro får anses ytterligt begränsat. Även detta uttalande förutsätter tydligen en skyldighet att genom undersökning av tillgängliga register noggrant kontrollera äganderättsförhållandena.

[12] Sålunda Undén I s. 25 och 230 f, anmärkningar av departementschefen och i Högsta Domstolen vid granskningen av FIL, NJA II 1902 nr 3, s. 4 ff.

[13] Sjölagen 2 § och RegF 3 § punkt 6, samt 13 §.

[14] Med tanke på ägareförbehållets vanlighet vid bilköp kunde man vänta sig att här skulle göras anteckning om sådana inskränkningar. Emellertid fyller detta register enbart en offentligrättslig funktion. Enligt upplysning från registret införes köparens fång vid anmälan om övertagande utan någon anteckning om bestående ägareförbehåll.

ningsköparen införes som ägare, ty registreringsmyndigheten kan »när särskilda omständigheter sådant föranleda» såsom ett ytterligare villkor för registreringen föreskriva att förvärvaren inger handling som innefattar bevis om hans rätt till fartyget.[15] Inges då ett köpekontrakt som utvisar att köparens rätt är inskränkt av ett ägareförbehåll, torde inte förvärvarens fång kunna införas, eftersom gamle ägaren måste ha ett krav på att kvarstå i registret och registerförordningen utgår från att två personer inte kan vara samtidigt införda annat än som lottägare.

Vid ägareförbehållet torde man alltså som regelfall kunna utgå från att förvärvaren omedelbart införes som ägare, men att säljaren har möjligheter att motsätta sig detta.

Om i stället köpet gjorts upp i form av legoavtal med övertagande- eller optionsklausul, torde det inte vara naturligt att legotagaren redan vid fartygets övertagande anmäler sig som ägare. Syftet med skeppslegoformen är väl tvärsom i regel just att maskera det förhållandet att de överenskomna betalningarna utgör köpeskillingsposter. Förvärvaren synes ej heller äga rätt att bli införd i registret såsom ägare så länge han vill beteckna sin förvärvstitel som ett skeppslegoavtal. Vid ansökan måste nämligen fogas uppgift om beskaffenheten av det »fång» varigenom fartyget förvärvats, och registreringsmyndigheten kan knappast såsom »fång» godta ett skeppslegoavtal.[16] Visserligen kunde sägas att reellt sett föreligger ett köp lika väl som vid ägareförbehållet, något som ju även lett till att köp och hyra jämställts i avbetalningsköplagen och allmänt ansetts likvärdiga även i sakrättsligt avseende. Med tanke på den jämförelsevis klara kategoriklyvning i lega, köp och befraktningsavtal som förekommer inom sjörätten och med tanke på de vittgående konsekvenser, bland annat i inteckningshänseende, som följer av ett införande av äganderätt i registret, torde dock sådana införingar inte böra tillåtas. Vid skeppslega bör sålunda legotagaren inte ha rätt att registreras som ägare förrän äganderätten villkorslöst övergått.

Situationen rörande godtrosförvärvet skulle alltså vara den, att vid ägareförbehållet köparen i regel skulle stå som oinskränkt

[15] RegF 13 § 3 st.
[16] RegF 3 § punkt 7.

ägare, varför det även skulle vara möjligt för tredje man att göra ett godtrosförvärv till fartyget. Denna risk kan emellertid säljaren gardera sig emot genom att tillse att köparens fång ej införes förrän det blivit definitivt. Den som förvärvat fartyget genom ett avtal betecknat såsom skeppslegoavtal torde aldrig kunna införas som ägare, och då står ej heller säljaren risken att tredje man gör ett godtrosförvärv. Någon risk att säljaren avhänder sig fartyget till godtroende torde inte kunna föreligga, då säljaren inte har besittningen.

4. Även *panträtt* kan i svensk rätt förvärvas genom godtrosförvärv.[17] Vad först gäller *handpantsättning* är emellertid såsom jag framhållit i inledningen en sådan inte möjlig när det gäller inteckningsbara fartyg. Det återstår då endast att fråga om sjöpanträtt eller inteckning skulle kunna upplåtas utan säljarens medverkan under den tid fartyget är i avbetalningsköparens händer; vad inteckning beträffar finns skäl att även fråga om säljaren till köparens nackdel skulle kunna belasta fartyget med en sådan.

Enligt vanliga civilrättsregler borde *sjöpanträtt* inte kunna uppkomma genom godstrosförvärv, eftersom ett sådant förvärv förutsätter tradition.[18] Sjöpanthavaren får ju aldrig fartyget i sin besittning. Avgörande för möjligheten att erhålla sjöpanträtt skulle då vara, huruvida ett *derivativt* — från rätter ägare härlett — fång föreligger. Emellertid har vi av den historiska översikten sett att sjöfordringar inom sjörätten på ett särskilt sätt kommit att knytas till fartyget eller sjöförmögenheten snarare än till redarens person. I synnerhet har ansetts att ägareförhållandena bör vara sjökreditorerna ovidkommande i sådana fall där ett fartygs drift omhänderhas av annan än ägaren. Sålunda stadgades i 1864 års sjölag att fartyg häftade även för förbindelser som ingåtts under den tid då det utlejts till annan,[19] och i den nuvarande sjölagens 275 § förekommer ett stadgande om att reglerna om belastning med sjöpanträtt skall tillämpas även vid underbort-

[17] Stadgandet om godtrosförvärv i HB 11:4 nämner köp, pant och gåva såsom fång genom vilka godtrosförvärv kan uppkomma. Se f. ö. även betänkandet Godtrosförvärv av lösöre, SOU 1965:14, s. 77.
[18] Benckert, Om exstinktiva förvärv s. 212 not 114; SOU 1965:14 s. 77.
[19] 1864 års sjölag, § 117.

fraktning samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom rättsstridig handling och fordringsägaren icke är i god tro. Här erkännes alltså, på grund av sjörättens speciella karaktär och traditioner, ett *extinktivt* förvärv som inte är känt inom den allmänna civilrätten.

Följden av stadgandet i sjölagens 275 § är, att såväl en legotagare som en förvärvare under ägareförbehåll utan vidare kan belasta fartyget med sjöpanträtt. Lagrummets formulering synes inte tillåta att man *i dessa situationer* som villkor för uppkomsten av sjöpanträtt uppställer något krav på god tro hos tredje man. De vid bare boat charter regelmässigt förekommande klausuler, som förbjuder tillskapandet av varje som helst »lien» synes alltså för svensk rätts del böra frånkännas varje effekt gentemot tredje man.[20]

Emellertid kunde man även tänka sig att avtalet inginges i en något annorlunda form än som skeppslega, nämligen som tidsbefraktning med optionsklausul. I detta läge gäller 275 § efter sin ordalydelse icke, annat än om tidsbefraktaren i sin tur underbortfraktat fartyget.[21] Sjöpanträtten är då beroende av att tredje man gör ett derivativt fång. Så anses i de flesta situationer vara fallet till följd av befälhavarens legalfullmakt, sjölagen 64 §.

[20] Motsatt dock ND 1955 s. 402—403 *Bergen*. Om de nämnda klausulernas långtgående verkan i amerikansk rätt, se Gilmore & Black s. 219.

[21] Sålunda även Rygh, s. 40, jfr ND 1955 s. 397 *Eidsivating* och ND 1956, s. 57 *Oslo*, där problemet undgicks vid överklagande ND 1957 s. 543. I och för sig förefaller det förvånande att tidsbefraktaren, som ej själv kan belasta fartyget med sjöpanträtt, skulle kunna åstadkomma en sådan belastning genom att i sin tur tidsbortfrakta fartyget. Stadgandet härrör sig från konventionstextens uttryck »affréteur principal», under vars befraktningstid fartyget skall kunna belastas med sjöpanträtt, och detta uttryck har tydligen föranlett uppfattningen att reglerna om sjöpanträtt förutsätter att det finns en befraktare som är »principal» i förhållande till någon annan. Meningen i konventionen torde dock endast ha varit att framhålla att sjöpant uppkommer även i den situationen att fartyget drivs av någon som befraktat det i sin helhet, vare sig han transporterar eget gods eller i sin tur bortfraktar fartyget (jfr även Berlingieri, s. 149 ff). Den svenska lagtexten är emellertid under alla omständigheter klar och får anses bindande för domstolarna, oavsett dess eventuella icke-överensstämmelse med konventionstexten.

x) Cunan åsikt Sandström: AfS 9:666

I denna situation är det emellertid av betydelse att tredje man inte vet eller borde veta att befälhavarens legalfullmakt är inskränkt på grund av särskilda bestämmelser i certepartiet.[22]

Den nya sjöpanträttskonventionen ställer det utom allt tvivel att den extinktivt uppstående sjöpanträtten kan grundas även på krav mot den direkte befraktaren, samt på krav mot den som eljest reder eller driver fartyget.[23] Ehuru konventionens uttryck är oklara och delvis motstridiga,[24] torde det vara motiverat att med »befraktare» förstå endast den som disponerar över hela fartyget; någon sjöpanträtt bör sålunda ej uppstå exempelvis för skada på gods som förorsakats utan bortfraktarens försummelse till följd av en medbefraktares uraktlåtenhet att riktigt emballera sitt gods.[25] Den nya konventionen torde inte avse att ändra den

[22] Se Klæstad s. 210—211, Tiberg, Mellanmansrätt 2 uppl. Sthlm 1967 s. 46 f. Jfr härtill ND 1967 s. 9 *Oslo*.

[23] Panträttskonventionen art. 4 mom. 1 st. 2, samt art. 7 mom. 1. Regeln förekommer sålunda på två ställen, men i olika funktioner. Art. 4 utsäger i korthet att lönekrav, hamnavgiftsfordringar och krav på bärgarlön har sjöpanträtt, samt att skadeståndskrav har det i den mån de är riktade mot ägaren, vilket begrepp enligt st. 2 täcker även befraktare m. fl. Denna inskränkning ifråga om skadeståndskraven har ansetts nödvändig för att inte sjöpanträttsstadgandet helt skall hänga i luften, ty skadeståndskrav i samband med fartygs drift kan ju rikta sig mot många andra personer än ägaren och med denne likställda, vilket ej ansetts vara fallet med övriga fordringar enligt art. 4 (se förarbetena till det s. k. Antwerpenutkastet, CMIs skrift nr 17 om Maritime Liens and Mortgages, 1965). I art. 7 mom. 1 utsäges positivt, att sjöpanträtt uppstår för krav riktade mot ägaren och med denne likställda personer; härigenom kommer även kraven på lön, hamnavgifter och bärgarlön att täckas av det utvidgade ägarebegreppet.

[24] Medan den engelska versionen talar om »demise or other *charterer*» har den franska uttrycket »locataire coque-nue *et tout autre affréteur*», vilket är ett betydligt vidare begrepp. Det svenska »befraktare» svarar mot det vidare franska begreppet. Detta är en oklarhet som varit sedvanlig i sjörättslig konventionsskrivning åtminstone sedan Haagreglernas tillkomst, då den förgäves påtalades av några insiktsfulla personer (se den diskussion som inleddes av Sindballe, Procès-verbaux 1923 s. 79 f).

[25] Dylika skador kan stundom åsamka bortfraktaren ansvar på den grunden att hans fartyg, som haft det skadebringande godset ombord redan vid lastningen av det skadade, anses ha varit sjöovärdigt för dettas mottagande, men varken detta fel eller den blotta omständigheten att skadan uppstått medan godset varit i redarens vård föranleder enligt Haaglagen

gällande regeln att sjöpanträtt inte kan uppstå annat än genom godtrosförvärv där någon obehörig åtkommit fartyget genom rättsstridig handling; regeln har strukits emedan den inte ansetts ha den praktiska betydelsen att den borde ingå i konventionen.

Panträtt i fartyget kan som tidigare framhållits även upplåtas i form av *inteckning*. Vad händer om förvärvaren eller säljaren söker belasta fartyget med inteckningar innan köpet blivit definitivt?

För beviljande av fartygsinteckning krävs enligt fartygsinteckningslagen medgivande av den som enligt fartygsregistret är fartygets ägare. I regel skulle det sålunda vid försäljning under ägareförbåll vara köparen som beviljar inteckning, medan man vid skeppslega kan räkna med att säljaren står kvar som ägare i registret och i denna egenskap behåller möjligheten att kontrollera inteckningsbelastningen. Dessutom stadgas i fartygsinteckningslagens 37 § att inteckning beviljad av den som *inte* är rätt ägare blir ogiltig, med undantag för det fall att inteckning sökts på grund av förre ägarens medgivande innan ny ägares fång blivit anmält till fartygsregistret.

Har nu fartyget sålts under ägareförbehåll är varken säljare eller köpare oinskränkt ägare och såsom sådan berättigad att belasta fartyget med inteckning utan den andres medgivande. Om köparen har införts i registret och under ägareförbehållets bestånd har belastat fartyget med inteckning, så bör enligt fartygsinteckningslagen 37 § en sådan inteckning bli ogiltig. Detta bör gälla även om inteckningshavaren är i god tro, då man ej utan lagstöd kan anta förekomsten av ett godtrosförvärv till underpant. Står däremot säljaren kvar i registret, eller har fartyget sålts till

något strikt ansvar för denne. Om det sålunda är endast en medbefraktare som kan lastas för händelsen, skulle emellertid kravet enligt konventionens ordalydelse belasta fartyget, ty det vore då ett »claim not capable of being based on contract» enligt konventionens artikel 4 mom. 1 (iv). Man skulle sålunda på en omväg nå till sjöpanträtt för lastskador i vissa fall, vilket inte avsetts. Det torde därför vara tydligt att en delbefraktare ej kan få belasta fartyget med sjöpanträtt, ens där han befraktat fartyget på delcharter och sålunda efter ordalydelsen faller in under den engelska textens »charterer».

honom under formen av skeppslega, synes däremot säljaren själv äga faktisk möjlighet att belasta fartyget med inteckning. Inteckningen torde nämligen bli gällande enligt undantagsregeln i 37 § om att inteckning blivit sökt på grund av förre ägarens medgivande innan ny ägares fång blivit anmält. Köparen skulle alltså göra en rättsförlust.

Kan säljarens säkerhet sättas i fara genom att fartyget blir belastat med *retentionsrätter?* Frågan om godtrosförvärv till retentionsrätt kan inte entydigt besvaras, och det brukar inom den allmänna civilrätten anses att man måste skilja mellan olika slags retentionsrätter.[26] Mest aktuell i sjörättssammanhang är otvivelaktigt den retentionsrätt som tillkommer varv för reparationer på fartyget. Motsvarande fråga har i rättspraxis upprepade gånger varit uppe beträffande bilar sålda på avbetalning samt av köparen inlämnade på reparation.

I NJA 1936 s. 650 hade en på avbetalning köpt bil inlämnats till en reparatör för motorrenovering. I avbetalningskontraktet stadgades bland annat förbud mot att överlämna bilen till reparationsverkstad utan att reparationskostnaden i förväg erlagts. Vid köpets återgång på grund av bristande betalning gjorde reparatören gällande retentionsrätt i bilen och krävde betalning för reparationsräkningen. Hovrätten fann ej annat visat än att reparatören varit okunnig om några inskränkningar i innehavarens rätt, samt att han under sådana förhållanden vore gentemot ägaren berättigad till betalning för sin räkning. HD fann ej skäl att göra ändring; i ett särskilt votum utvecklade JustR Alexanderson meningen att endast strängt nödvändiga reparationer kunde ge upphov till en gentemot ägaren verksam retentionsrätt.

I NJA 1948 s. 10 var sakförhållandet liknande, men reparationen bestod här till väsentlig del av utbyte av ett gengasaggregat mot ett annat och mer effektivt. Säljaren framhöll inför HD att detta utbyte inte kunde betraktas som någon strängt nödvändig reparation, men HD fastställde utan närmare motivering underrätternas dom, vari reparatörens retentionsrätt erkänts.

Å andra sidan råder inom doktrinen i huvudsak enighet om att en hyresvärds och jordägares retentionsrätt gentemot hyresgäst och arrendator till skillnad från hantverkarens retentionsrätt i reparerat gods inte kan göras gällande i egendom som tillhör tredje

[26] Se Undén I s. 248—249.

man.[27] Denna distinktion har grundats på att vid hantverkares retentionsrätt egendomen har överlämnats i kraft av avtal, varvid innehavaren har uppträtt som ägare[28] — något som kan synas erforderligt för det analogislut ur HB 11: 4 och 12: 2 på vilket godtrosförvärvet grundas — medan hyresvärdens och jordägarens retentionsrätt uppkommer direkt ex lege, utan något överlämnande av egendomen i retinentens vård. De lege ferenda synes vikt även böra fästas vid det förhållandet, att hantverkaren nedlagt arbete på egendomen, som kommer ägaren till nytta inte mindre än innehavaren.

Att hantverkare i god tro får för sin betalning kvarhålla reparerad egendom, som visar sig tillhöra annan än inlämnaren, kan alltså knappast betvivlas. I enlighet härmed torde ett varvs retentionsrätt vara verksam gentemot säljaren, vare sig fartyget sålts under ägareförbehåll eller under täckmantel av skeppslega, så länge retentionsrätten grundar sig på ett reparationsavtal med innehavaren av fartyget. Däremot synes de ovan anförda synpunkterna närmast leda till att den speciella retentionsrätt, som tillkommer vissa kanaler för avgifter,[29] inte skulle kunna tillerkännas verkan gentemot fartygets ägare.[30]

Tveksamt kan emellertid vara vilket krav på god tro som skall uppställas för varvets retentionsrätt. Med tanke på att reparationsavtal regelmässigt ingås relativt informellt — ofta till och med muntligen — kan man knappast kräva att varvet skulle behöva kontrollera äganderättsförhållandena. Vet däremot varvsägaren, eller borde han veta, att fartyget inte ägs av innehavaren, kan man fråga sig om denne dock skulle vara legitimerad att binda fartyget, på liknande sätt som gäller om sjöpanträtter stiftade

[27] Undén I s. 248. Mer generellt Almén § 28 not 135, Benckert, Om exstinktiva förvärv s. 217 not 137, Winroth, Köp av lös egendom, Sthlm 1917, s. 328, samt det tidigare nämnda betänkandet Godtrosförvärv av lösöre, SOU 1965: 14 s. 77 ff.

[28] Undén I s. 249, Alexanderson i NJA 1936 s. 650, SOU 1965: 14 s. 77.

[29] Se härom Undén I s. 244. Rörande det på samma ställe förekommande uttalandet att sjöpanträtt ej skulle föreligga, se nedan s. 79 not 16.

[30] Rätt opraktiska i sammanhanget är väl retentionsrätten för sjöfynd (verksam mot envar) och självpantningsrätten enligt fiskelagen (ej verksam mot rätt ägare som kräver sitt fartyg).

x annan mening Sandström: AfS 9:66

av den som har fartygets skötsel om hand. En sådan analogi från sjölagens regler synes dock vara alltför vågad.[31]

De två ovan citerade rättsfallen synes i vart fall inte lämna stöd för att någon sådan sats skulle kunna gälla inom den allmänna landrätten. I NJA 1936 s. 650 utvecklade JustR Alexanderson på s. 657 den meningen att god tro beträffande innehavarens äganderätt måhända inte borde vara erforderlig. Det var mot denna bakgrund Alexanderson fann det nödvändigt att medge en mot ägaren verksam retentionsrätt endast för strängt nödvändiga reparationer. Åtminstone denna senare sats uppehölls som vi sett icke i det senare rättsfallet NJA 1948 s. 10.

5. Bortsett från det fall att tredje man gör något slag av godtrosförvärv åtnjuter i övrigt såväl ägareförbehållet som säljarens behållna rätt vid skeppslega *fullt sakrättsligt skydd;* säljaren kan alltså separera sin egendom i köparens konkurs och kan i övrigt skydda den mot köparens borgenärer. Även köparens rätt anses åtnjuta sakrättsligt skydd, så att köparen blir oberörd av säljarens eventuella konkurs och lugnt kan fortsätta att fullgöra sina avbetalningar.[32] En sådan rätt har ansetts böra tillkomma en avbetalningsköpare även där avtalet betecknats som ett hyresavtal; det gällde här en räknemaskin som blivit sålunda »uthyrd» för att vid avtalets fullgörande övergå till köparen.[33] I sjörättssammanhang har man emellertid att taga hänsyn till fartygsregistret och det förtroende som kan skapas av dess uppgifter, liksom till den bland förrättningsfolk utvecklade känslan för en klar uppdelning mellan lega (bare boat charter) och köp; den som lämnar kredit till en fartygsägare som lejt ut sin båt anser sig inte ha anledning räkna med att fartyget i själva verket är överlåtet. Dessa synpunkter talar för att köparens rätt inte borde respekteras utan fartyget trots det som skeppslega maskerade köpeavtalet borde indras i säljarens konkurs.

Särskilt svårbedömda blir de sakrättsliga frågorna där de med säljarrätten konkurrerande rättigheterna *uppstått utomlands och*

[31] Med litet god vilja kunde man t. o. m. tänka sig att konstruera fram ett straffansvar för reparatören där han varit medveten om beståndet av ett ägareförbehåll, nämligen medhjälp till olovligt förfogande enligt BrB 10: 4 jfrd med 23: 4.
[32] Almén § 28 not 140 med hänvisningar.
[33] SvJT 1922 rf s. 62.

enligt ett annat lands rättsregler. Med anledning av ägareförbehållets och lego-överlåtelsens relativt ringa frekvens skall dessa frågor här inte närmare behandlas.[34] Det bör emellertid framhållas att åtskilliga rättssystem, och däribland sannolikt svensk rätt[35], avgör dylika konkurrensfrågor enligt flaggans lag. Om den aktuella kreditförsäljningen av fartyget sker till en utlänning kan detta vara en anledning till att skeppslegoformen användes istället för reguljärt kreditavtal med inteckningssäkerhet, ty fartyget behåller under legotiden svensk flagg.[36]

6. Säljarens säkerhet kan emellertid sättas i fara även *på andra sätt än genom konkurrens med senare rättsägare.* Fartyget kan utsättas för skaderisker eller risk för förluster på grund av myndighetsutövanden i främmande land, och det kan genom försäljning utomlands helt undandragas säljarens räckhåll. Avtalsvis kan säljaren i viss mån skydda sig mot sådana risker med ungefär samma metoder som begagnas av inteckningshavare.

Sålunda kan säljaren i avtalet föreskriva att fartyget hålles försäkrat. Eftersom sådan försäkring normalt tecknas enligt sjöförsäkringsplanens bestämmelser — ifråga om stortonnagets kaskoförsäkring kompletterade av sjöförsäkringsbolagens kaskoförsäkringsvillkor — gäller försäkringen inte utan vidare till förmån för säljaren, såsom eljest skulle följa av försäkringsavtalslagens 54 §. I Dansk Sjøforsikringskonvention från 1934[37] liksom i den nya norska sjöförsäkringsplanen av år 1964[38] stadgas uttryckligen att försäkringen i avsaknad av uttryckligt avtal endast täcker den försäkrades eget intresse. En motsvarande bestämmelse saknas i den svenska planen av 1957 liksom i kaskoförsäkringsvillkoren av 1966. Det får då betecknas som osäkert om försäkringsavtalslagens regel om automatisk medförsäkring av tredjemans intresse skulle kunna

[34] Problemen med rättsförvärv i utlandet behandlas utförligare i samband med inteckning rättsverkan, se nedan s. 137 ff samt 163 ff.
[35] Se nedan, s. 141.
[36] Sjölagen 1 §. Se vidare nedan, s. 137 f och beträffande norsk rätt Falkanger, s. 47.
[37] § 4 st. 3.
[38] § 5.

gälla.[39] Beträffande kaskoförsäkring stadgas uttryckligen i planens § 92 att försäkringen gäller även till förmån för inteckningshavare, men härigenom skyddas icke en avbetalningssäljare. Av stadgandet i planens § 85 punkt 3, enligt vilket försäkringstagaren har uppsägningsrätt vid fartygets övergång till ny ägare, bör emellertid följa att en säljare — även en avbetalningssäljare — är skyddad av en försäkring som han *själv* tecknat även efter fartygets övertagande, med mindre uppsägning har skett eller säljaren på grund av uraktlåten anmälan av försäljningen kan sägas ha åsidosatt sin upplysningsplikt. Däremot kan av denna regel icke dragas någon slutsats angående köparrättens skydd vid sådan försäkring eller säljarens skydd i den situation där en avbetalningsköpare eller legotagare tecknat försäkringen.

Den sistnämnda situationen torde vara den praktiskt vanliga vid de typer av transaktioner som behandlas i detta kapitel; den reelle köparen står för försäkringsskyddet alltifrån fartygets övertagande.[40] Denna försäkring täcker det inom försäkringsvillkoren fallande intresse som köparen visar sig äga i fartyget. Är försäkringen en kaskoförsäkring får sålunda köparen ersättning för reparationer som han har att ombesörja och vid totalförlust för den del av det taxerade fartygsvärdet som motsvarar den inbetalda delen av köpesumman.[41] Huruvida säljaren har rätt till återstoden av förlustbeloppet är i avsaknad av uttrycklig föreskrift i avtalet osäkert. Säljaren bör därför tillse att den av avbetalningsköparen eller legotagaren tecknade försäkringen får formen av en

[39] Se Hellner s. 445; jfr även s. 456. Med avseende på den gamla planen antar Fogelclou, s. 21, att planens föreskrift om att försäkring tages för egen eller annans räkning eller utan angivande av för vems räkning den tages innebär en presumtion mot medförsäkring. Det synes emellertid knappast möjligt att ur detta isolerade stadgande (numera § 7 mom. 1 i 1957 års plan) draga några som helst slutsatser om försäkringens omfattning in dubio, jfr planens § 3 och § 92 samt Hellner s. 444.

[40] Jfr Falkanger s. 494.

[41] De olika hyresposterna vid skeppslega med överlåtelse- eller optionsklausuler behöver givetvis inte i sin helhet utgöra avbetalningsposter, utan de kan alltefter risk- och funktionsfördelningen i legoavtalet rymma ett större eller mindre mått av verklig hyra. Jfr beträffande övergångsformer och de överväganden som kan bestämma valet av form Sundberg s. 344 ff.

tredjemansförsäkring,[42] varjämte han om möjligt bör till säkrande av sin företrädesrätt från försäkringsbolaget inskaffa en ansvarsförbindelse av en typ liknande dem som brukar användas för skyddande av inteckningshavares intresse.[43] Företrädesrätten skulle även kunna tänkas skyddad genom särskilda klausuler i försäkringspolisen, såsom den i ett norskt arbete rapporterade:

»Should the vessel become an actual or constructive total loss, all insurance payments for the said loss shall be paid to the Charterers and Owners by the adjusters as their respective interests may be from time to time».[44]

Även om säljaren i och för sig täcks av försäkringen, kan det hända att han går miste om sitt försäkringsskydd till följd av åsidosättande av någon biförpliktelse i försäkringsavtalet. Inom sjöförsäkringen drabbar i regel försäkringstagarens försummelser och handlingar alla dem som är täckta av försäkringen. Så är enligt § 60 sjöförsäkringsplanen fallet vid fareökning och fareändring, ifråga om iakttagande av säkerhetsföreskrifter, vid framkallande av haveri eller svek i samband därmed, samt ifråga om försummad räddningsplikt. För deviation, avvikelse från fartområde och bristande sjövärdighet, saknas uttrycklig bestämmelse,[45] men det kan knappast ifrågasättas att en medförsäkrad säljare i dessa för sjöförsäkringen särskilt väsentliga avseenden skulle vara gynnsammare ställd än ifråga om övriga biförpliktelser.[46]

[42] I § 7 mom. 1 av sjöförsäkringsplanen anges att försäkring kan tagas för egen eller för annans räkning eller utan angivande av för vem den tages (»för vederbörandes räkning» e. d.). Det är tydligen det senare alternativet som borde väljas.

[43] Angående sådana ansvarsförbindelser, se Fogelclou s. 22.

[44] Se Falkanger s. 497.

[45] I sjöförsäkringen behandlas dessa som från fareökning och fareändring skilda biförpliktelser. I den mån avvikelsen från fartsområde, deviationen eller sjövärdighetsbristen kan beskrivas som fareökning eller fareändring kan måhända § 60 dock sägas vara direkt tillämplig. I synnerhet deviationer behöver dock inte nödvändigtvis vara vare sig fareökande eller fareändrande — det senare förutsätter att den aktuella faran mist sin identitet med den försäkrade, exempelvis att en kanalresa ändrats till en havsresa eller att en fiskeexpedition ändrats till en fraktresa.

[46] Beträffande sjövärdighetskravet har tidigare varit vanligt att kravet innefattat en ren ansvarsbegränsning utan någon som helst culpabedömning, se Hellner s. 451. Sjöförsäkringsplanen § 84 gör försäkringsgivaren ansva-

Mot verkningarna av en försäljning utomlands kan säljaren i någon mån skydda sig genom en accelerationsklausul enligt vilken samtliga avbetalningsbelopp i sådant fall omedelbart förfaller till betalning, på liknande sätt som ofta föreskrives vid kredit mot inteckningssäkerhet. Såvitt avser ägareförbehållets verksamhet utomlands måste dock säljarens ställning betraktas som oviss; hade han istället uttagit inteckningar hade han åtminstone haft den säkerheten att sådana erkännes i en hel rad utländska stater. Några möjligheter att förhindra försäljningen har avbetalningssäljaren inte.

7. Vi kan då övergå till att besvara frågan huruvida ägareförbehållet eller överlåtelsen i form av skeppslega medför några fördelar ur säkerhetssynpunkt som inte lika väl kan uppnås genom den ordinarie formen för uttagande av fartygsinteckningar.

Det är väl framför allt det förhållandet att säljaren vid försummade avbetalningar framstår som ägare till godset, med rätt att återta detta, som skulle kunna ha värde för säljaren. Återtagandet måste emellertid ske enligt avbetalningsköplagens regler, vilka som tidigare antytts är olämpliga för kommersiella behov. Till följd härav har en fartygssäljare knappast heller någon större nytta av den särskilda handräckningsmöjlighet som föreskrivs i lagens 10 §, och som tillåter en säljare att återfå godset utan domstols medverkan. Bestämmelsen kan för övrigt knappast förväntas komma till användning vid fartygsköp till säkerhet, då den är reserverad för verkliga avbetalningsköp och förutsätter att parterna i köpehandlingen uppgivit inte bara det faktiska priset utan även det pris som säljaren skulle ha betingat sig vid en kontantförsäljning. Åtagandemöjligheten skulle då ha någon egentlig betydelse endast i de fall där köparen medger avtalsbrottet och frivilligt

rig försåvitt varken försäkringshavaren eller befälhavaren visas ha känt till den bristande sjövärdigheten, och kaskoförsäkringsvillkoren § 22 har en liknande regel, vilken — väl närmast av terminologiska orsaker — förutsätter att varken försäkringstagaren eller befälhavaren får ha känt till förhållandet. Inte heller deviationsreglerna ger några klara ledtrådar för vad som skall gälla ifråga om en medförsäkrad säljares rätt, planen § 87, villkoren § 16.

återlämnar fartyget.[47] Detta återlämnande kan ske som en intern affär mellan köpare och säljare, utan att övriga borgenärer behöver inblandas såsom fallet är vid realisation av en inteckningshavares säkerhet genom exekutiv försäljning.

Styrkan i inteckningshavarens ställning, däremot, ligger framför allt i att hans säkerhetsrätt åtnjuter en publicitet som i de flesta situationer medför att god tro inte kan åberopas av en konkurrerande rättsinnehavare. Denna fördel kommer vid köparens *föryttring* av fartyget till synes på så sätt, att inteckningen står sig mot förvärvaren, såväl enligt svensk rätt som i flera utländska rättssystem.[48] Ingen sådan form finns hos oss för publicitet av ett ägareförbehåll, utan här måste i normalfallet säljaren lita på att köparen respekterar hans förbehållna rätt; förbehållet faller vid försäljning till godtroende. Om säljaren kvarstår i registret — sålunda alltid där skeppslegoformen användes — är emellertid ett godtrosförvärv praktiskt sett uteslutet, varför de två säkerhetsformerna ur denna synpunkt kan betecknas som likvärdiga.

För tillkomsten av *sjöpanträtter* har emellertid varken inteckningsboken eller fartygsregistret någon verkan. Avgörande för en konflikt är istället förmånsrättsordningen, och häri kommer — med ett mindre undantag — sjöpanträtten före inteckningarna. På samma sätt kommer emellertid sjöpanträtten att vara verksam även gentemot den som sålt fartyget med ägareförbehåll eller hyrt ut det genom ett skeppslegoavtal, ty lagen har utrustat den rättmätige besittaren med en legitimation att binda fartyget. Endast genom att utforma avtalet som ett tidscerteparti kunde säljaren i någon mån skydda sig mot denna inte alltför påtagliga risk mot hans säkerhet. Även denna möjlighet blir emellertid stängd enligt den nya konventionen.

Inteckning sökt av säljaren i samband med överlåtelsen står sig emot sådana inteckningar som köparen senare kan bevilja. Däremot finns ingen motsvarighet till fastighetsrättens inteckning för ogulden köpeskilling. Inteckning är i detta avseende för säljaren en med ägareförbehållet likvärdig säkerhet, ty ej heller ägareförbehållets verksamhet hotas av inteckningar som köparen

[47] Se Falkanger, s. 46 f.
[48] Se närmare nedan, s. 165 ff.

sedermera kan ha beviljat, vilka som vi sett blir ogiltiga. Legotagaren vid skeppslega saknar helt möjligheter att bevilja inteckning.

Den i praktiskt avseende mer betydelsefulla *retentionsrätten* — den för varvs reparationsräkningar — synes böra stå sig gentemot avbetalningssäljaren under förutsättning av god tro hos varvet. Detta bör gälla vare sig fartyget är sålt med ägareförbehåll eller med användande av skeppslegoformen. Härvidlag har inteckningshavaren hos oss en bättre ställning, eftersom inteckning enligt svensk rätt (till skillnad från vad som anses gälla i norsk och dansk praxis)[49] går före retentionsrätten i förmånsrättsordningen.

Vad det *allmänna borgenärsskyddet* beträffar är detta för säljaren detsamma vid inteckning som vid ägareförbehåll.

Om säljaren vill undvika de risker som kan drabba hans säkerhet i *andra avseenden* än genom konkurrens med senare rättsinnehavare, har han vid användande av inteckningsinstitut tillgång till en beprövad arsenal säkerhetsåtgärder. Dessa kan i allmänhet inte utan modifikationer utnyttjas i syfte att gardera den säkerhet han får genom att sälja på avbetalning med ägareförbehåll eller genom skeppslega med villkor om äganderättsövergång; bland annat kan det tänkas bli svårt att mobilisera försäkringsbolagens medverkan. Härtill kommer att inteckning beviljad i Sverige på många håll erkännes i utlandet, medan det kan råda tvekan om hur det förhåller sig i detta avseende med ägareförbehållet, samt att en inteckningshavare men knappast en avbetalningssäljare kan komma att erhålla vissa möjligheter att förhindra att fartyget övergår i utländska händer. Om den försäljning för vilken krediten skall lämnas sker till en utlänning kan det å andra sidan vara vissa fördelar med att köpet klädes i legoavtalets form, så att fartyget behåller sin svenska nationalitet till dess hela köpesumman erlagts.

Som allmänt omdöme förefaller det knappast som om några nämnvärda fördelar ur säkerhetssynpunkt skulle stå att vinna genom att fartygsköpet uppgöres som ett reguljärt avbetalningsköp eller i form av skeppslega med optionsklausul eller efter någon

[49] Retentionsrätt har nämligen där ansetts gå före t. o. m. sjöpanträtt, ND 1922 s. 553 *NHR,* ND 1926 s. 93 *Østre Landsret,* ND 1932 s. 401 samt 429 *DHR;* se vidare nedan s. 244.

liknande modell. Tvärsom blir säljarens säkerhet i vissa avseenden mindre väl skyddad än om han istället tagit ut fartygsinteckningar i det sålda fartyget. Dessa nackdelar kan något minskas om säljaren tillser att han kvarstår i registret som ägare, såsom fallet alltid torde vara vid förvärv i skeppslegans form. I sådana fall blir emellertid *förvärvarens* sakrättsskydd så dåligt att *han* har anledning att motsätta sig ett förvärv i denna form. Om parterna av speciella skäl — t. ex. att de vid en överlåtelse i skeppslegoform räknar med skatteförmåner eller lägre stämpelavgift — är beredda att acceptera dessa nackdelar, återstår dessutom den konsekvensen att avbetalningsköplagen blir tvingande tillämplig på köpet.

C. Ägareförbehåll till beståndsdelar och tillbehör

1. Förbehållets overksamhet s. 63 — 2. Verkan av rent legoavtal s. 64.

1. Frågan om ägareförbehåll till beståndsdelar är för svensk rätts del lättare besvarad än den som rör ägareförbehåll till hela fartyget. Det råder hos oss enighet om att ett ägareförbehåll till sådant som skall utgöra beståndsdelar i ett fartyg helt enkelt inte erkännes i den mån delarna blir infogade i fartyget.[1]

När det gäller föremål som inte infogas men dock är varaktigt bestämda för fartyget och kommer att utgöra tillbehör till detta — t. ex. livbåtar — finns ingen bestämd praxis. Såvitt avser fast egendom har emellertid Högsta Domstolen i en känd plenidom (NJA 1918 s. 441) intagit ståndpunkten att sådan egendom som är varaktigt bestämd till fastighetens bruk är att anse som tillbehör till fast egendom och därför oåtkomlig för säljaren även om den sålts under ägareförbehåll. Resonemanget äger väl inte fullt samma styrka för fartyg, men med tanke på att föremå-

[1] Se Schmidt, Ägareförbehåll och avbetalningsköp, Upps. 1938, s. 166 ff, samt dens., Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944, s. 23, Grönfors i TfR 1959 s. 61 f, Hellner, Köprätt, 3 uppl. Sthlm 1967, s. 204 f, *Agell* i SvJT 1965 s. 230 ff. I fastighetsrätten anses numera ägareförbehållets ogiltighet utsträcka sig även till förhållandet mellan parterna, se Agell a. a. s. 231 f, och mycket talar för att detta borde gälla även för fartyg, jfr nedan s. 67.

len dock kommer att höra till fartyget i den meningen att de omfattas av sådana säkerhetsrätter som sjöpanträtt och fartygsinteckning[2] finns starka skäl att tillämpa en liknande princip.[3]

Om beståndsdelar eller tillbehör sålts under täckmantel av ett legoavtal med optionsklausul på sådana villkor att avbetalningsköplagen blir tillämplig, måste tredje mans rätt till föremålen bedömas på samma sätt som om försäljningen skett med vanligt ägareförbehåll. Parterna kan inte tillåtas att genom sin blotta rubricering av avtalet lädera tredje mans och i synnerhet inteckningshavarnas rätt till fartyget med dess beståndsdelar och tillbehör.[4]

2. Det är emellertid möjligt att legoformen användes för tillhandahållande av föremål som framstår som tillbehör eller beståndsdelar men som detta oaktat inte avsetts bli redarens egendom. Ofta är meningen att föremålen skall följa fartyget under hela dess livstid, och legogivaren tillhandahåller då i regel viss service och tillsyn under denna period. Exempel på utrustning som tillhandahålles på sådana villkor är navigationsinstrument av typen Deccanavigator eller motsvarande samt radio- och telegrafanläggningar.[5]

[2] Sjölagen 268 § st. 1 jfr ND 1914 s. 321, FIL 13 §.

[3] Jfr Agell a. a. s. 233. Det må framhållas, att ägareförbehållets ogiltighet i rättspraxis beträffande annan lös egendom numera utsträckts mycket långt, och att sådant förbehåll till däck monterade på en bil inte givits sakrättslig verkan (NJA 1960 s. 9), trots att inga särskilda hänsyn till några inteckningshavare här kan motivera resultatet. Det synes möjligt — inte minst i beaktande av JustR Karlgrens votum i nämnda mål — att förbehållet inte ens skulle kunna äga obligationsrättslig verkan, se Fogelclou i Ekonomisk Revy 1961 s. 139, men Agell a. a. s. 237.

[4] Se förarbetena till den nya lagen om »vad som är fast egendom», KProp nr 24/1966 s. 80.

[5] Ifråga om Deccanavigatorn, liksom det däremot svarande amerikanska Loransystemet, torde anledningen vara att den förutsätter ett nät av radiosändare (s. k. Deccastationer), som ständigt utbygges och underhålles. Detta arbete ombesörjes hos oss av staten, men företaget levererar teknisk materiel och utger årligt driftsbidrag. Hyresintäkterna för instrumenten ombord måste täcka även sådana kostnader. Vad däremot de vanliga radio- och telegrafanläggningarna på fartyg beträffar har anledningen till att hyresformen valts uppgivits vara önskemålet att binda brukarna till en enhetlig organisation, se Sundberg s. 14 med hänvisning till Heimburger, Svenska telegrafverket, Del IV, Gbg 1953, s. 345 ff.

Även i dylika fall, där den tillhandahållna egendomen sålunda även reellt sett är hyrd, och där ägaren avser att behålla kontroll över den så länge den är brukbar, kan det ifrågasättas om en effektiv separationsrätt skall kunna utnyttjas i händelse av legotagarens konkurs. Lagberedningen uttalade 1960 i sitt förslag till ny jordabalk, att föremål som i en fastighetsägares intresse tillförts hans fastighet — även genom förhyrning — borde betraktas som tillbehör till den fasta egendomen, medan föremål som tillförts i någon annans intresse — exempelvis en från elverket förhyrd elmätare — borde betraktas som separerbar lös egendom.[6] Detta har även blivit ståndpunkten i den nya lagen om vad som är fast egendom.[7] Man kunde ha anledning att hävda, att de bedömanden som sålunda tillämpats ifråga om fast egendom skulle vara relevanta även såvitt avser fartyg.

Nu kan det ifrågasättas om inte andra omständigheter än huruvida egendomen tillförts i fastighetsägarens eller någon annans intresse kan spela in och verka till att föremål som ägs av en annan får separeras. I synnerhet kan det förefalla rimligt att en allmän kännedom om att viss egendom endast tillhandahålles genom uthyrning borde vara av betydelse. Det verkar onekligen märkligt att el- och vattenmätare, som fast installerats i en byggnad, skall få separeras, medan telefoner, som är relativt lätt löstagbara, skulle ingå i en exekutiv försäljning och förvärvas med äganderätt av inroparen, trots att envar vet att de tillhandahålles endast genom uthyrning.

Liknande synpunkter kan anläggas ifråga om de slags föremål som sedvanligen uthyrs för bruk i fartyg. Bland dessa bereder kanske Deccan de minsta problemen: det är inte bara allmänt bekant att den endast tillhandahålles genom uthyrning, utan det är därtill relativt lätt att förflytta apparaturen från fartyget, något som regelmässigt brukar ske vid uppläggning och annat längre stillaliggande. Att fartyget i viss mån är inrett för att ha Decca ombord kan knappast heller vara avgörande, med tanke på att en förvärvare av fartyget själv kan hyra utrustningen och i allmänhet räknar med att göra det.

[6] SOU 1960: 26 bilaga 2 s. 106.
[7] KProp nr 24/1966 s. 79 f.

Med telegraf- och radioanläggningar förhåller det sig i viss mån annorlunda. De är inbyggda i fartyget och borttas inte vid en tillfällig uppläggning. Å andra sidan är kännedomen om att dessa anläggningar ej tillhör rederierna utan endast uthyres snarast ännu mer utbredd än ifråga om deccautrustningarna. Det förefaller knappast rimligt att äganderätten till en radioanläggning skall kunna övergå till en privatperson till följd av köp av fartyget, eller att den i händelse av redarens konkurs skulle tillkomma hans konkursbo.[8] Ännu tydligare är att äganderätten under alla omständigheter måste kunna göras gällande mot redaren personligen, och att radioanläggningen enligt nyttjandekontraktets bestämmelser måste kunna borttas vid redarens bristande fullgörande av kontraktets bestämmelser.[9]

Om redaren däremot förhyr egendom av annat slag, som tillhandahålles även på annat sätt än genom uthyrning, bör legogivarens separationsrätt kunna bedömas enligt de normer som ligger till grund för den nya lagstiftningen om vad som är fast egendom. De synpunkter som i motiven har angivits som bestämmande för den restriktiva inställningen till separerbara »skentillbehör», tillhöriga annan än ägaren, har alla tillämpning även ifråga om fartyg.[10] Isynnerhet gäller detta den främst nämnda orsaken, nämligen att särrättigheterna medför risk att föremålen skiljes från

[8] Frågan om återtagande av uthyrda radioanläggningar till fartyg berörs för fransk rätt av du Pontavice, i Droit Maritime Français 1965, s. 323 ff, 325. I Frankrike råder inget som helst tvivel om att återtaganderätten existerar även vid redarens konkurs.

[9] I lagen om vad som är fast egendom stadgas uttryckligen att villkoren om egendomens återtagande icke får göras gällande när avtalet avser avbetalningsköp eller motsvarande, se 6 §. Detta innebär att ägareförbehållet inte ens får obligationsrättslig verkan, se SOU 1960: 26 bilaga 2 s. 115, KProp nr 24/1966 s. 77 f. Såvitt avser hyrd egendom har emellertid avsikten varit att den skall kunna i denna mening återtagas, även om den införlivats i den fasta egendomen såsom tillbehör av denna, se KProp nr 24/1966 s. 80.

[10] I betänkandet till ny jordabalk, SOU 1960: 26 bilaga 2 s. 104 anförs risken för att egendomen skils från fastigheten, med ty följande värdeförstörelse (nedan i texten); gränsdragningssvårigheter beträffande tillbehörsegenskapen, samt farorna för fastighetskrediten (beträffande fartyg, jfr nedan i texten).

fastigheterna, med värdeförstörelse som trolig följd.[11] Denna synpunkt är värd särskilt beaktande ifråga om fartyg, vilkas värde är i högsta grad beroende av att de hålls i drift och ständigt är i brukbart skick. Även själva driftsavbrottet innebär för övrigt en värdeförstöring, och det måste ur nationalekonomisk synpunkt vara lämpligare att fartyget överlämnas till en konkursförvaltning, som kan hålla det igång, än att det skall få immobiliseras för tillgodoseende av enskilda sakägares intressen.

Mot detta kan knappast intresset att finansiera tillbehörsanskaffning anföras som något motargument. Detta slag av finansiering gör fartyget överbelastat och medför ständig risk för att driften inte skall kunna uppehållas. Dessutom urholkar särrättigheterna värdet av fartyget som inteckningsobjekt, på ett för inteckningshavarna oberäkneligt sätt — en synpunkt som blir allt viktigare med fartygsinteckningens växande betydelse.

Goda skäl talar sålunda för att egendom som tillhandahålles redaren genom »leasing» eller liknande hyresformer endast i syfte att ge leverantören säkerhet inte bör kunna separeras i händelse av redarens konkurs. Det kan t. o. m. ifrågasättas om inte detsamma borde gälla även i obligationsrättsligt hänseende, och att leverantören skulle vara hänvisad till att söka betalning i vanlig ordning och skulle vara förhindrad att immobilisera fartyget genom återtagande av några »utleasade» tillbehör.[12] Att därvidlag skilja mellan väsentliga och oväsentliga tillbehör låter sig knappast göras, utan man får förutsätta att vad som anskaffats för fartyget är nödvändigt för dess drift.

Vid avgörandet av vad som bör och icke bör kunna separeras kan man utan tvivel ha hjälp av den avtalspraxis som utvecklats. Deccanavigator samt radio- och telegrafanläggningar, vilka för närvarande allmänt uthyrs, bör kunna separeras såsom tidigare framhållits. Detsamma kan kanske i viss mån gälla, i enlighet med lagberedningens resonemang ifråga om fast egendom, beträffan-

[11] Denna synpunkt framhålles särskilt såsom avgörande ifråga om ägareförbehållets obligationsrättsliga overksamhet, se KProp nr 24/1966 s. 77.
[12] Detta har dock, såsom framhålles i not 9 ovan, inte varit avsikten ifråga om fast egendom.

de föremål som »tillförts» fartyget icke i redarens[13] utan i någon annans intresse,[14] såvida inte äganderättens övergång kan härledas ur regler om specifikation.

Har däremot egendomen förhyrts av redaren och har ingen praxis utbildats om att sådana föremål tillhandahålles endast genom förhyrning, bör separation i regel ej tillåtas. Exemplet med deccautrustningen visar emellertid att det kan finnas fall där förhyrning fyller ett allmännyttigt syfte,[15] och det vore säkerligen olämpligt att statuera en helt strikt regel, som kunde klavbinda utvecklingen.

D. Andra ägareintressen i fartyg

1. Lösöreköp och säkerhetsköp av fartyget s. 68 — 2. Förvärv av andelar s. 74.

1. Ägareförbehållet är endast användbart för den som varit ägare till det föremål som skall tjäna som säkerhet. Om den som enbart är finansiär av rederiverksamheten vill skaffa sig ett ägareintresse som säkerhet för beviljade lån får detta ske på annat sätt.

En möjlighet som inte kräver någon utförligare dryftelse är lösöreköpet. Lösöreköp förekommer i viss utsträckning beträffande sådant personligt lösöre som båtar och bilar, men då synbarligen endast vid transaktioner mellan närstående.[1] Rättspraxis visar även ett exempel på att 1845 års lösöreköpsförordning har ansetts tillämplig vid köp av en segelyacht av ej inteckningsbar

[13] Om fartyget är förhyrt och redes av någon annan än ägaren torde legotagaren-redaren kunna bortföra sådant som han själv låtit inbygga, inom gränserna för vad specifikationsreglerna tillåter. Gäller det däremot egendom som anskaffats från annat håll genom »leasing» synes det inte böra göra någon skillnad om förhyraren varit redaren eller ägaren.

[14] Jfr ovan vid not 6. Resonemanget synes ha tvivelaktigt värde såvitt avser sådana föremål som elverkets mätare: hade televerket istället jämte en telefon installerat en samtalsräknare i eget intresse, så skulle samtalsräknaren få borttas, men inte telefonen!

[15] Jfr ovan not 5.

[1] Förf. har i Stockholms Rådhusrätts protokoll funnit exempel på sådana objekt utnyttjade för lösöreköp. Lösöreköpets egentliga användning synes eljest vara säkerhet vid tillhandahållande av butiksinredningar o. d.

[2] NJA 1921 s. 484.

storlek.[2] Beträffande fartyg av inteckningsbar storlek har däremot förordningen ansetts vara otillämplig.[3]

Inom doktrinen har framförts den meningen, att en förvärvare av ett fartyg når sakrättsskydd gentemot säljarens borgenärer genom blotta avtalet, utan något besittningstagande av fartyget.[4] Om denna mening är riktig, skulle här öppnas en möjlighet att tillskapa säkerhet utan publicitet, och med rätt för låntagaren att fortsätta att utnyttja fartyget.[5]

Det är möjligt att den i doktrinen framförda meningen kan hämta stöd i betraktelsesätt som tidigare varit gängse.[6] Sedan äganderättsövergångens problematik och besittningsövergångens funktion för sakrättsförvärv börjat närmare uppmärksammas, förefaller det emellertid tvivelaktigt om några hållbara skäl kan anföras för denna ståndpunkt. Även om fartyg i vissa avseenden kan sägas inta en mellanställning mellan fast och lös egendom, innebär detta inte att besittningssituationen skulle vara mindre markerad beträffande fartyg än beträffande annan lös egendom eller att besittningen eljest skulle vara av underordnad betydelse. Tvärtom markeras besittningsövergången särskilt eftertryckligt vid övertagandet av ett fartyg genom hissande av den nye ägarens rederiflagga, och besittningen har betydelse i flera anseenden, bland annat ifråga om godtrosförvärv och dubbelöverlåtelse.[7] Det

[3] *Lundstedt* anför i arbetet Om lösöreköp, Lund 1912, s. 97, att fartyg i princip borde vara underkastade lösöreköpsförordningen, även om de är av inteckningsbar storlek, men denna åsikt har ej länt till efterföljd, se SvJT 1933 rf s. 54, Undén I s. 127 och den låt vara kritiska noten av Lundstedt själv i Minnesskrift till 1734 års lag II, s. 692 f. Jfr emellertid nedan s. 70 med not 12.

[4] Undén I s. 127, se även Dahlström s. 6.

[5] *Karlgren,* Säkerhetsköp, Sthlm 1959, s. 222.

[6] Jfr Dahlström s. 6 och Hambro s. 27 f. I rättsfallet NJA 1889 s. 158 har Högsta Domstolen synbarligen inte hyst något tvivel om att överlåtelse med återlega ändrar besittningen från en ägarebesittning till en legotagarebesittning, och samma ståndpunkt intas av hovrätten i huvudrättsfallet på s. 155 i samma årgång. Det kan härtill förtjäna att framhållas att fartygsregister inte infördes förrän 1891.

[7] Motiven till FIL, NJA II 1902 nr 3 s. 44 och s. 20, Undén I s. 127. Undéns uttalande om att tradition skulle vara av underordnad betydelse beträffande fartyg grundas enbart på det förhållandet att fartyg är inteckningsbara och ej föremål för handpantsättning, se Undén I a. st. In-

skäl som framför allt brukar anföras som grund för borgenärsskyddets beroende av tradition, nämligen risken för skenöverlåtelser, har rent allmänt samma tyngd ifråga om fartygsöverlåtelser som ifråga om andra överlåtelser.[8] Inte heller kan man grunda den påstådda möjligheten till traditionslös överlåtelse på några analogier med reglerna om byggnad på annans grund,[9] ty här finns ett behov av att utnyttja byggnaden i kreditsyfte[10] som ifråga om fartyg är tillgodosett genom inteckningsmöjligheten.

Det återstående stödet för tesen att sakrättsskydd vid fartygsöverlåtelse skulle uppstå genom blotta avtalet är ett enda hovrättsavgörande från 1933, avseende en fiskebåt som sålts utan iakttagande av lösöreköpsförordningens bestämmelser och som samtidigt uthyrts till säljaren för fortsatt bruk.[11] Hovrätten uttalade, att emedan lösöreköpsförordningen inte kunde anses tillämplig på båten, som var av inteckningsbar storlek, så ägde köpeavtalet verkan mot säljarens borgenärer trots att tradition ej skett.

Hovrättens avgörande utgår tydligen från att inteckningsbara fartyg liksom annat lösöre måste på ett eller annat sätt kunna överlåtas utan tradition. När hovrätten nu — på tvivelaktiga skäl[12] — ansåg lösöreköpsförordningen vara otillämplig, så återstod ingen annan utväg än att redan köpet hade samma sakrättsliga verkan som iakttagande av förordningens publicitetsregler.

Det förefaller emellertid som om den motsatta slutsatsen hade varit minst lika naturlig: lösöreköpsförordningens otillämplighet hade snarare bort motiveras med att inteckningsbarheten tillgodo-

teckningsbarheten i sin tur grundas emellertid på ett ekonomiskt behov som ej talar mot ett traditionskrav vid omsättningsköp, och handpantsättningsförbudet är en konsekvens av inteckningsmöjligheten.

[8] Jfr dock betr. registreringens betydelse nedan s. 72 f.

[9] Se härom rättsfallen NJA 1952 s. 407, NJA 1954 s. 455, NJA 1954 A 5 samt Karlgrens framställning i a. a. s. 192 ff.

[10] Bergström i SvJT 1955 s. 369, Karlgren a. a. s. 184 f.

[11] SvJT 1933 rf s. 54. Från äldre tid finns ytterligare ett — i diskussionen icke citerat — rättsfall, nämligen NJA 1889 s. 155.

[12] Som grund för lösöreköpsförordningens otillämplighet anfördes endast tre citat: Lundstedts ovan a. a. s. 97 f, vari antages att förordningen är tillämplig, Undén, Svensk sakrätt I, som på s. 193 i dåvarande första upplagan (Undén I s. 127) uttalade motsatsen, och rättsfallet NJA 1921 s. 484, som över huvud taget inte uttalar sig om inteckningsbara fartyg.

ser de erforderliga behoven än med att den för allt lösöre fundamentala traditionsregeln inte skulle gälla. Motiveringen är hållbar för alla situationer där köpet är en säkerhetstransaktion, och här kan den ytterligare förstärkas: existensen av två olika underpantformer, registrerade den ena i inteckningsboken vid Stockholms Rådhusrätt, den andra i rättens protokoll på den ort där fartyget befann sig vid förpantningstillfället, måste te sig som ett oting och en möjlighet som icke beaktats vid tillkomsten av fartygsinteckningslagen. För att redaren i praktiken skall kunna fortsätta att driva fartyget måste han nämligen kvarstå i fartygsregistret såsom ägare, något som tillåter honom att inteckna fartyget med full verkan gentemot köparen.[13] Härigenom skulle man komma att permanenta en ordning som i fartygsinteckningslagen är tänkt att kunna bestå endast tillfälligt, intill dess köparen hunnit registrera sitt fång.[14]

Är köpet ett omsättningsköp kunde möjligen ett visst behov tänkas existera av att nå sakrättsskydd utan fartygets definitiva överlämnande.[15] Som vi strax skall se, bör det emellertid just ifråga om fartyg finnas möjligheter att utan våda för omsättningen mildra traditionskravet och tillåta säljaren att under vissa omständigheter återleja fartyget.[16] Men även om sakrättsskyddet skulle anses bli förverkat genom ett sådant återlämnande och möjligheten till traditionslös överlåtelse alltså skulle vara i varje mening utesluten beträffande inteckningsbara fartyg, synes detta knappast vara en så allvarlig konsekvens att den kan motivera ett

[13] Se FIL 37 § med hänvisningen till 6 §.

[14] Jfr FIL 6 § 2 st.

[15] I praktiken torde visserligen detta behov vara ytterst litet; förf. har vid en undersökning av Stockholms Rådhusrätts lösöreköpsprotokoll under några år inte påträffat ett enda lösöreköp som förefallit att avse någon verklig omsättning av godset. Vid förvärv av fartyg kan man dock tänka sig exempelvis det fallet att köparen för tillfället inte har resurser eller rätt att driva rederiverksamhet men dock önskar för framtida eget bruk förvärva just detta fartyg.

[16] En sådan skeppslegosituation förelåg i det ovan behandlade fallet SvJT 1933 rf s. 54, dock synbarligen utan någon markerad tradition och utan att fartyget registrerades på köparen. Utan registrering av fånget borde enligt den här framförda meningen inte ens en tillfällig besittningsändring medföra sakrättsskydd för köparen, jfr Undén I s. 127.

undantag från principen att tradition eller publicitet krävs för en lösöreköpares skydd mot säljarens borgenärer.

Men nu kan, som nyss antytts, skäl anföras för att ett i vissa avseenden mindre rigoröst traditionskrav uppställs beträffande fartygsöverlåtelser än som gäller för annat lösöre. Detta förutsätter att köpet vederbörligen registreras. I och med registreringen synes nämligen de invändningar som brukar riktas mot sådana transaktioner som köp med återlega förlora åtskilligt av sin bärkraft.[17] Härmed är inte sagt att registreringen kan helt ersätta

[17] De rättspolitiska skälen för traditionsregeln vid köp av lösöre har av Undén sammanfattats på ett sätt som allmänt brukar betraktas som auktoritativt. I Undén I s. 47 f grupperas skälen under beteckningarna borgenärshänsyn och omsättningshänsyn, och under dessa kan man noga taget urskilja fyra olika moment: (1) Publicitetsintresset, vilket numera närmast tar sikte på att borgenärerna bör kunna iaktta om gäldenären avhänder sig sina tillgångar; detta tillgodoses vid fartygsöverlåtelse i viss mån genom registreringen, även om fartygsregistret inte såsom exempelvis handelsregistret grundar en legalpresumtion för notoritet. (2) Intresset att försvåra skenöverlåtelser, vilket betecknas som det viktigaste skälet för traditionsregeln; detta tillgodoses vid registrerade fartygsöverlåtelser bl. a. genom tvånget att erlägga stämpelavgift på fånget (1 % på fartygsvärdet, mot 0,4 % på reversbeloppet vid inteckning). (3) Idén att tvånget att i framtiden avstå saken skall avhålla folk från dylika skenöverlåtelser; vid den registrerade fartygsöverlåtelsen ligger ett sådant avstående i en förlorad rättslig makt över fartyget, i synnerhet med avseende på inteckningsbelastning eller överlåtelse till annan (jfr ovan s. 53 och 47). (4) Omsättningens intresse av att undvika dubbelöverlåtelser; i det nyss sagda ligger även att sådana är (i praktiken) uteslutna beträffande registrerade fartyg.

I tidigare praxis torde constitutum possessorium ha godtagits i vissa fall, men det är ej klart i vad mån man beaktat frågan om lösöreköpsförordningens eventuella tillämplighet, se NJA 1889 s. 155 och 158, jfr ovan not 6.

[18] Att registreringen ej har denna funktion framhålles av Undén I s. 127, dock under påpekande av att registreringen har bevisverkan ifråga om avtalets verkliga syfte. Om man som jämförelse ser till förhållandena vid bilregistrering, kan det förtjäna att framhållas att införingarna i bilregistret knappast ens kan tillerkännas nyssnämnda bevisverkan, eftersom de till skillnad från fartygsregistreringarna kan ske utan erläggande av annat än en mindre expeditionsavgift samt av den bilskatt, som någon av parterna ändå måste erlägga, något som knappast är ägnat att verka som spärr mot skenavtal, jfr NJA 1958 s. 577, där inget avseende fästes vid registre-

en verklig besittningsövergång,[18] men en sådan bör komma till uttryck framför allt i en reell förändring i det gamla rederiets funktioner med avseende på fartygets drift; framför allt bör krävas att köparen genom transaktionen ådrar sig det kommersiella engagemang, som legogivaregenskapen sedvanligen medför.[19] Detta innebär att köparen i allmänhet bör visas uppbära den underhållsplikt som följer av att han såsom legogivare svarar för att fartyget hålls i försvarligt skick under legotiden,[20] men även sådana omständigheter som att köparen tillsätter viss personal ombord[21] kan vara av betydelse för bedömande av överlåtelsens realitet. Riskfördelningen[22] bör kanske vara ett mindre avgörande kriterium, i varje fall där risken kan täckas genom försäkring, ty premiebetalning är en åtgärd som parterna lätt kan arrangera sig emellan och som inte kan betraktas som något uttryck för ett nautiskt engagemang å köparens sida. En markerad traditionsakt torde ej kunna undvaras; men något avseende kan inte fästas vid en av parterna arrangerad tradition, om det gamla rederiet enligt överenskommelse fortsatt att driva fartyget som förr.[23]

ringen. En verklig sammankoppling mellan registrering och sakrättsskydd synes, som nedan i texten framhålles, böra kräva uttryckligt lagstöd.

[19] Det sakrättsligt verkande överlåtelseavtalet kännetecknas av att besittningen övergår till köparen; legoavtalet snarare av att den *nautiska kontrollen* (närmast via befälhavaren, se Falkanger s. 177) övergår till legotagaren. Åtskilliga funktioner brukar emellertid kvarstanna hos legogivaren, varierande alltefter legans typ: vid lega av prålmar och skutor torde övertagandet vara fullständigare än som är vanligt vid bare-boat charter avseende större fartyg. Om legoavtalet ger säljaren-legotagaren mer omfattande funktioner än som sålunda är vanligt, kan detta betraktas som ett bevisdatum för att överlåtelsen ej var allvarligt menad.

[20] Se Falkanger s. 420 ff samt Sundberg s. 223 ff (normalfallet).

[21] Jfr härom *Tiberg,* Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1962: 5, s. 46 f.

[22] Vid skeppslega ligger skaderiskerna i princip på legogivaren, se Tiberg a. a. s. 43 ff, men detta ändras ofta genom avtal. Vid vanlig bare-boat charter bär sålunda i regel legotagaren det skadeansvar som följer av att han på egen bekostnad skall hålla fartyget »in good running order and condition», se Sundberg s. 249, och vid uthyrning av skutor och läktare råder ofta ett strikt ansvar, Tiberg a. a. s. 44 f, Falkanger s. 272 f.

[23] Jfr Hellner, Köprätt, 3 uppl. Sthlm 1967, s. 193. (»Om från början avsikten varit, att säljaren skulle återta godset, kan åtgärden ej räknas som tradition.»)

Den stämpelplikt och det kommersiella engagemang som registreringen jämte det senare ägandet av fartyget skulle medföra, torde i praktiken utesluta en kreditgivares användning av arrangemang som innebär överlåtelse med återlega. Det är närmast omsättningsköparen som kan tänkas ha något behov av sådana överlåtelser, där han inte vill åtminstone för tillfället befatta sig med fartygets egentliga drift. Ingenting i gällande rätt hindrar ett tillgodoseende av sådana behov genom en ändamålsenlig utformning av kravet på den tradition som skall ge borgenärsskydd vid förvärv av fartyg. Däremot är det knappast möjligt att utan lagstöd knyta det allmänna borgenärsskyddet direkt till registreringen, även om det får sägas att en sådan ordning vore tillfyllest för borgenärerna och vore bättre lämpad för sjöfartens behov än exempelvis de allmänna reglerna i lösöreköpsförordningen. En lagändring är tydligen påkallad och synes lämpligen kunna samordnas med den allmänna förstärkning av registrets vitsord, som länge ansetts önskvärd. Om införingarna liksom i fastighetsrätten grundas på en legalitetsprövning av anmälda fång, bör fartygsregistret i framtiden kunna bli avgörande såväl för borgenärsskyddet vid utmätning och konkurs[24] som för skyddet mot tvesalu och inteckning grundad på säljarens medgivande.

2. En tänkbar möjlighet att förvärva ett ägareintresse i ett fartyg utan att behöva engagera sig i dess drift är förvärvet av fartygsparter eller av andelar i ett bolag, som äger fartyget. Sakrättsskydd uppkommer här redan genom avtalet, men dess närmare innebörd blir i detta fall beroende av reglerna för den valda associationsformen.

Emellertid kan varken partrederiet eller samäganderätten betraktas som några lämpliga säkerhetsformer, då de utsätter del-

[24] I fastighetsrätten är som bekant lagfarten utan betydelse för skyddet mot säljarens konkurs, och detta skydd är — med beaktande av återvinningsreglerna — istället knutet till köpeavtalet (jfr däremot om utmätning UL 82 §). Utan att ingå på skälen för denna regel (se härom Vahlén, Fastighetsköp, 2 uppl. Sthlm 1968, s. 106) torde det vara klart att den inte kan vara helt utan vådor, och det får betraktas som en öppen fråga om den bör upptas vid det revisionsarbete ifråga om fartygsregistreringen som för närvarande är aktuellt.

ägaren för risken att drabbas av ett — låt vara begränsat — ansvar enligt sjölagens 8 §. Det skulle då snarast vara övertagandet av aktier i ett rederiaktiebolag som kan ge borgenären en tänkbar säkerhet. Såsom delägare i fartyget kommer borgenären då att följa övriga delägares öde och drabbas av haverier och andra förluster i samma utsträckning som de. I gengäld får han insyn i företaget och möjlighet att vid behov rekonstruera detta. Metoden torde stundom komma till bruk när gäldenären redan kommit i ekonomiska svårigheter och en aktiv insats å borgenärens sida förefaller nödvändig för att säkra driften och rädda det insatta kapitalet.

T 68 om fartygsbalken

Kap. III. Sjöpanträtt

A. Användningsområde som kreditsäkerhet

1. Gamla resp. nya panträttskonventionens sjöpanträtter s. 76 — 2. Kategorigenomgång s. 76 — 3. Sammanfattning s. 78.

1. Efter ägarens separationsrätt följer i förmånsrättsordningen sjö- och luftpanträtterna, handelsbalken 17: 2, 2 st; en av sjöpanträtterna, som ej kan avse kreditsäkerhet och därför inte skall vidare beröras här, har emellertid placerats efter fartygsinteckningen.[1]

Sjöpanträtterna har sålunda en förmånlig placering i prioritetshänseende och skulle ur denna synpunkt vara en utomordentlig säkerhet för en kreditgivare. Emellertid avser de i ganska begränsad utsträckning att tillgodose något egentligt kreditbehov. En kort genomgång av de olika sjöpanträtterna skall utvisa i vad mån de kan sägas fylla ett sådant ändamål.

De nuvarande sjöpanträtterna uppräknas i sjölagen 267 §, vilken bygger direkt på Brysselkonventionen 1926. Man får emellertid räkna med att den nya panträttskonventionens regler kommer att införas inom några år, vilket kommer att resultera i en viss minskning av sjöpanträtternas antal. Såväl det nuvarande systement som det kommande skall beaktas i framställningen.

2. I 267 § upptas först under mom. 1 flera ganska disparata typer av fordringar, som alla är utrustade med sjöpanträtt: »rättsvårdsavgifter» som tillkommer staten, kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; vidare tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter; slutligen kostnader för lotsning och bevakning av fartyget sedan det kommit i sista hamn. Av dessa finns i den nya

[1] Fordran som grundar sig på oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter, 267 § mom. 6.

.ast kvar, »port, canal and other waterway dues
s», vilka placerats i andra rummet i sjöpanträt-
rmånsordning.
: skall utredas i ett senare sammanhang är emel-
de i nuvarande 267 § punkt 1 upptagna ford-
.e enligt allmänna exekutionsrättsliga regler och
kild behandling här.[2] I övrigt svarar de i huvud-
konventionstextens »port, canal and other water-
›tage dues».
.n här kan komma ifråga är mestadels av offent-
är, och även om det förekommer att anstånd
eviljas ter det sig knappast naturligt att därvid
ivning. För fullständighetens skull skall emeller-
ıg ske av de avgifter som kan bli skyddade av sjö-

som nämns i sjölagens 267 § punkt 1 är numera
tillkom sjömanshusen för deras allmänna drift
r.[4]
avgift tillkommer sjöfartsstyrelsen för att bestrida
rar och sjömärken. Den skall i princip erläggas
rtygs avgång eller om fartyget förblir i hamn se-
efter dess ankomst.[5] Om avgiften inte kan be-
ırtygets avgång skall säkerhet ställas. Försummel-
vgift är omedelbar utmätningsgrund.[6] Såsom fram-
gler är avgifterna väl säkrade, och det torde sällan
t utnyttja sjöpanträtten.
ör *lotsning* tillkommer sjöfartsstyrelsen för bestri-
dande av kostnaderna för lotsstaten. Betalning skall i allmänhet

[2] Se nedan s. 146.

[3] Ett undantag kan stundom »kostnader för ... bevakning av fartyget sedan det inkommit i sista hamn» utgöra, då fartyget kan ha varit upplagt en längre tid före det kvarstadsbeslut, som gör senare uppkomna kostnader till exekutionskostnader.

[4] I praktiken torde sjöpanträtten för tonavgifter ha varit av ringa betydelse, och ingen kredit lämnades för sådana avgifter. De utgick således alltid kontant, och fartyget fick ej utklareras förrän detta skett, mönstringskungörelsen 1939, 21 § f), punkt 2.

[5] Se kungörelsen om fyr- och båkavgift 1958 nr 590, 8 §.

[6] Se nyssnämnda kungörelse 9 §.

ske kontant efter fullbordad lotsning,[7] men om rederiet har en fast agent i landet kan betalningen erläggas genom en anvisning på denne.[8] Om agenten vägrar att acceptera eller lösa anvisningen kan dock rederiet krävas, och sjöpanträtt består till dess kravet betalts. Lotsningsfordringar kan även uppstå på så sätt att lotsningen ursprungligen debiterats för lågt, varefter efterdebitering sker för det rätta beloppet.[9]

Hamn- och kanalavgifter är i allmänhet fastställda av sjöfartsstyrelsen[10] men tillkommer vederbörande hamn- eller kanalägare — ifråga om hamnavgifterna vanligen en kommun. För slussar och privata farleder gäller detsamma som för kanaler. Vid mindre lastageplatser utgår istället för hamnavgift s. k. *grundpenningar,* vilka kan, liksom hamn- och kanalavgifterna, vara fastställda av sjöfartsstyrelsen.[11] Om hamnavgift stadgas att den skall utgå varje gång ett fartyg anländer till hamnen eller avgår därifrån.[12] Att avgiften skall »utgå» vid fartygets ankomst eller avfärd uppfattas ej så att den måste erläggas kontant, utan debitering brukar — enligt uppgift från Stockholms hamnkontor — ske i efterhand, såvida det inte är fråga om småfartyg som saknar fast agent eller mäklare i hamnen. Till följd av debiteringen i efterhand kan stundom rätt stora sjöpanträttssäkrade krav hopsamlas.

För de övriga nämnda anläggningarna finns inga generella regler om debitering. Om kanalavgifter kan dock sägas att debiteringen sker enligt bestämmelser i de olika kanalreglementena, vilka är fastställda av Kungl. Maj:t eller myndighet till vilken fastställelserätten delegerats.[13] Reglementena stadgar i regel att ordinarie kanalavgift skall erläggas vid första uppbördsstationen i

[7] Se lotsförordningen 1937, 39 § mom. 1 och 2.
[8] Lotsförordningen 39 § mom. 3.
[9] Lotsförordningen 42 §.
[10] Kungörelsen 1950 (nr 152) om hamntaxor m. m., 1 och 39 §§. Vad där sägs om kommerskollegium gäller numera om sjöfartsstyrelsen.
[11] Hamntaxekungörelsen 27 §, jfr föregående not. Beträffande lastageplatser kan privat, icke fastställd, taxesättning förekomma.
[12] Hamntaxekungörelsen 7 § 1 mom.
[13] Reglementena har tidigare brukat fastställas av Kungl. Maj:t men har en tid fastställts av kommerskollegium enligt särskilt förordnande. Sjöfartsstyrelsen synes numera åter hänskjuta dem till Kungl. Maj:t för fastställelse (reglementet för Södertälje kanal, nedan).

kanalen, varvid en s. k. frisedel utställes för den tillämnade kanalresan. Fartyget tillåts ej fortsätta med mindre avgiften erlagts. Därjämte ges kanalmyndigheterna i allmänhet en *retentionsrätt* för vissa straffavgifter och ersättningskrav, även sådana som uppkommit under tidigare resor;[14] i ett reglemente, som tillåter kanalmyndigheterna att bevilja anstånd med betalningen av de ordinarie avgifterna, ges retentionsrätt även för dessa, i den mån de utestår oguldna från tidigare resor.[15] Förutom retentionsrätten torde kanalerna äga sjöpanträtt för de ordinarie avgifterna.[16] Denna torde emellertid ej så ofta bli aktuell, eftersom debiteringsreglerna, såsom vi nyss har sett, bygger på kontantbetalningsprincipen.[17]

Några »*andra offentliga avgifter* och pålagor av samma slag», som kan vara förenade med sjöpanträtt, synes inte finnas, och

[14] Sålunda reglementet för Strömsholms kanal (SFS 1861 nr 23) § 9, det för Hjälmare kanal (SFS 1902 nr 123) § 30, det för Göta kanal (SFS 1922 nr 476) § 31, det för Trollhätte kanal (SFS 1922 nr 477) § 32, samt det för Södertälje kanal (Kungl. Maj:t 1930 och 1945, stencilerat), § 36.

[15] Ett sådant stadgande finns i reglementet för Trollhätte kanal (ovan) § 25. I reglementet för Södertälje kanal (ovan), § 26, ges möjlighet till anstånd, men ingen retentionsrätt för ordinarie avgifter från tidigare resor.

[16] Av Undén I s. 244 hävdas att sjöpanträtt ej uppstår. Detta torde vara ett misstag. Det av Undén citerade rättsfallet NJA 1898 s. 321 avser ej ordinarie kanalavgifter, utan en straffavgift för lämnande av osann lastuppgift. KB uttalade, att kanalbolaget till följd av den bolaget tillerkända kvarhållnings- och försäljningsrätten ej kunde äga annan rätt än enligt HB 17: 3, och domstolarna fann ej skäl ändra. Emellertid anfördes — och fanns — betydligt bättre skäl för resultatet än det av KB givna. Sjölagen gav vid denna tid över huvud taget ingen annan möjlig grund för kanalens sjöpanträtt än regeln om befälhavaravtal, och som sådant kunde befälhavarens falska lastuppgift knappast betraktas! Undéns ståndpunkt blir också allt svårare att upprätthålla sedan Brysselkonventionen ganska ofrånkomligt och den nya panträttskonventionen uttryckligen tillerkänner kanaler sjöpanträtt för sina avgiftskrav.

[17] I ett ganska omfattande undersökt material om fartygsutmätningar — vartill framställningen senare återkommer — har kanalavgifter bevakats i ett fall (kanalbåten »Linköping» 1938), men det rörde sig här om befälhavarens krav för utlägg av kanalavgifter, och de bevakades ej med sin ursprungliga förmånsrätt.

den generalklausul härom som finns i 267 § är ej heller medtagen i den nya konventionen. De offentliga avgifter som i övrigt kan bli aktuella för fartyg är väl närmast stämpel- och lösenavgifter, exempelvis avgifterna för fartygsmätning och stämpelavgiften vid anmälan om förvärv eller inteckning av fartyg. Även bortsett från att dessa alltid betalas kontant och därför ej kan resa några frågor om ursprunglig sjöpanträtt för staten, kan alltså över huvud taget ingen sjöpanträtt bli aktuell.

I punkt 2 av 267 § upptas *befälhavares och besättnings lönekrav* och därmed sammanhängande fordringar; dessa har i den nya konventionen placerats främst bland sjöpanträtterna. Dessa fordringar avser i allmänhet inte kredit i någon vedertagen mening, och skall såtillvida inte beröras. Det kan emellertid förekomma att beloppet utlagts av någon, som har intresse att hålla fartyget igång — ofta en inteckningshavare som härigenom söker rädda en nödlidande fordring. Den som lämnar en dylik kredit erhåller genom att begära transport av lönefordringarna samma förmånsrätt som sjömannen ägde,[18] varför han i regel kan räkna med att få tillbaka beloppet. På detta sätt kan ibland ansenliga krav samla sig.

Sjöpanträtterna enligt punkterna 3 och 4, avseende *bärgarlön och gemensamt-haveri-bidrag samt vissa skadeståndskrav,* avser inte att säkra någon fartygskredit, och liknande är förhållandet med deras motsvarigheter enligt punkterna 5 respektive 3 och 4 i den nya konventionen.

Sjöpanträtten enligt den nuvarande 267 § punkt 5, för s. k. *befälhavaravtal utom fartygets hemort för fartygets bevarande eller resans fortsättande,* avser däremot att säkra kredit till fartyget. Här är emellertid fråga om ett kortfristigt kreditbehov för leveranser och smärre reparationer,[19] och för de permanenta kre-

[18] Se Riska, Om övergång av sjöpanträtt, JFT 1959, s. 305 ff, Haga, Subrogasjon og sjøpanterett, AfS Bd 8, s. 526 ff, samt rättsfallen NJA 1914 s. 104, NJA 1935 s. 245, NJA 1937 s. 167 och det orefererade målet T 14/1960 i HovR för Skåne och Blekinge, vari överlåtelsen godkändes. Under den nya konventionen blir det inga problem; enligt dess art. 9 följer sjöpanträtten alltid fordringen.

[19] Preskriptionstiden för denna sjöpanträtt är, som senare i texten framhålles, endast sex månader mot ett år för de övriga sjöpanträtterna.

ditgivarna framstår denna sjöpanträtt snarast som ett hot mot kreditsäkerheten. Sjöpanträtten enligt 267 § punkt 5 har länge ansetts olämplig för moderna behov och har nu slutligen avskaffats i den nya panträttskonventionen. De särskilda problem som är förbundna med denna sjöpanträtt skall inte behandlas här.[20]

Emellertid kan det förväntas att åtskilliga fordringar, som hittills brukat bevakas enligt punkt 5, i fortsättningen kommer att göras gällande på andra grunder. Det har varit vanligt att mäklare och rederiagenter, som gjort utlägg för sina huvudmän på befälhavarnas beställning, har i en enhetlig post bevakat utläggen jämte eget arvode såsom egna fordringar enligt punkt 5. Om de av mäklaren täckta fordringarna själva varit utrustade med sjöpanträtt, anses de emellertid även kunna bevakas med sin ursprungliga rätt, i varje fall om de försetts med transport till mäklaren;[21] den nya konventionen stadgar härom uttryckligen att sjöpanträtten följer med fordringen.[22] De utlägg som mäklaren kan ha möjlighet att täcka på detta sätt avser mestadels sådant som hamnavgifter och lotspenningar, men ibland även andra sjöpanträttssäkrade krav, såsom där en mäklare lämnat lån för täckande av besättningens hyreskrav.

3. Sammanfattande kan alltså sägas, att i den mån sjöpanträtten kan utnyttjas som kreditsäkerhet, gäller detta endast de offentliga avgifterna, främst lotsnings- och hamnavgifter, fordringar på grund av befälhavaravtal, samt inteckningshavares eller mäklares återkrav för täckande av sjöpantsäkrade fordringar. Om man bortser från befälhavaravtalen, som står på avskrivning, rör det sig i varje fall i allmänhet om en kvantitativt ganska obetydlig kreditgivning. Härtill kommer att den har kort varaktighet; sjöpanträtten för befälhavaravtal preskriberas på sex månader och övriga sjöpanträtter på ett år, medan den nya konventionen genomför en preskription av samtliga sjöpanträtter på ett år.

[20] Jfr ovan s. 39 not 9 om Sandströms framställningar över detta ämne.
[21] Se ovan, not 18.
[22] Konventionens art. 9.

B. Konkurrens med andra rättigheter

1. Fartygets försäljning eller rekvisition s. 82 — 2. Sjöpanträtterna inter se s. 87.

Trots ämnets begränsade praktiska betydelse skall här göras en kortare presentation av sjöpanträttens värde som kreditsäkerhet. Liksom ifråga om andra säkerhetsformer är de vägledande synpunkterna i vad mån säkerheten hotas av andra rättigheter samt i vad mån dess objekt kan hotas av värdeminskning eller förstörelse.

1. Sjöpanträtten har som tidigare framhållits bästa rätt och hotas sålunda inte av några konkurrerande rättigheter. Den påverkas enligt sjölagens uttryckliga stadgande ej ens av att fartyget övergår i annan mans hand,[1] och detta måste antas gälla även i det fall att förvärvaren är i god tro.[2]

I vissa fall kan dock sjöpanträtten bortfalla till följd av en försäljning av fartyget. Så blir fallet vid en exekutiv försäljning av hela fartyget;[3] sjöpanträttshavaren får då istället täckning för

[1] Sjölagen 270 § 3 st.

[2] Möjligheten av godtrosförvärv som skulle kunna utsläcka sjöpanträtten synes inte ha diskuterats i nordisk doktrin, men den skulle kunna ifrågasättas i svensk och finsk rätt, vilka erkänner ett allmänt godtrosförvärv (jfr SOU 1965: 14 s. 131). I litteraturen har dock utan kvalifikationer uttalats att sjöpanträtten utsläcks vid frivillig överlåtelse, se Hambro s. 416, Wikander s. 75, Lang s. 157, och formuleringarna av såväl de båda konventionernas som sjölagens regler tillåter knappast någon inskränkning till förmån för godtrosförvärvare. Uttryckligen sägs detta i Halsbury's Laws s. 781; jfr speciellt *The Bold Buccleugh,* ibid. s. 890.

[3] Sjölagen 270 § 1 st. Lagrummet uttalar inte uttryckligen vid vilket tillfälle försäljningen utsläcker sjöpanträtterna, men det är uppenbart att detta ej kan ske förrän försäljningen blivit definitiv genom lagakraftvinnande; eljest kunde inteckningshavarna kunna göra sig av med sjöpanträtterna genom att överklaga förrättningen. Avsaknaden av uttryckligt stadgande härom (jfr FILs regel om dödning i 19 §) kan sammanhänga med att ingen regel fanns om försäljningens (UL 168 § nämnde endast fast egendom; se Nya Lagberedningens Bet. till UL 1876 s. 132 samt NJA 1883 s. 382) till skillnad från fördelningens (UL 169 § i dåvarande lydelse) lagakraftvinnande. Samma formulering återkommer f. ö. i luftfartslagens 11 kap. 5 §, ehuru exekutionsordningen då blivit en annan.

sin fordran alltefter dess rätt enligt förmånsrättsordningen.[4] Omfattar den exekutiva försäljningen endast en andel av fartyget, blir denna ej fri från sjöpanträtter som häftar vid fartyget i dess helhet, och andelen måste därför säljas med förbehåll om sjöpanträttens bestånd.[5]

Om fartyg vid besiktning eller haveri förklarats icke iståndsättligt (kondemnation)[6] och därefter sålts av ägaren, upphör sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äger istället motsvarande rätt till köpeskillingsfordringen[7] eller till utbetald köpeskilling, så länge denna innehaves av befälhavaren eller redarens agent.[8] I och med att beloppet utbetalas till säljaren själv upphör sjöpanträtten, och säljaren blir istället personligen ansvarig intill måttet av det uppburna, även om han tidigare inte burit något personligt ansvar.[9] Det personliga ansvaret har föga värde om säljarens ekonomi är osäker, ty det medför icke utan särskilda arrangemang någon förmåns- eller separationsrätt till den uppburna köpeskillingen.[10]

I regel kan sjöpanträtternas bortfallande vid försäljning efter kondemnation knappast betecknas som någon egentlig förlust för sjöpanthavarna, utan förlusten får sägas ha inträffat redan vid det

[4] Sjöpanträtten kan inte kvarstå enligt överenskommelse med inroparen för att avräknas från köpeskillingen, se Trygger s. XXV, Hassler s. 268 n. 13. Som vi senare skall se gäller motsatsen om inteckningar.

[5] UL 92 § 2 st. Där framhålls även att utmätningsmannen före utropet skall meddela underrättelse om de fordringar, för vilka fartyget veterligen utgör pant.

[6] Sådan förklaring avges, i den ordning som anges i sjölagen 317 §, inte bara där iståndsättning är omöjlig utan även där fartyget befinnes icke vara värt att iståndsättas, sjölagen 6 §.

[7] Sjölagens (270 § 2 st.) uttryck att sjöpanträtten istället skall gälla i »köpesumman» kritiseras av Rygh s. 196 med att en köpesumma endast är ett tal, vilket man inte kan ha någon sjöpant i.

[8] Sjölagen 272 § 1 st.

[9] Sjölagen 273 § 1 st. Att han saknat personligt ansvar kan bero på att skulden ådragits av en bare-boat befraktare eller underbefraktare enligt 275 §. Om beloppet inbetalas ej till säljaren utan till hans konkursbo har sjöpanthavaren sin förmånsrätt kvar, se 272 § 2 st.

[10] Lagen 1944 om redovisningsmedel kan möjligen tillämpas om överenskommelse träffas med sjöpanträttshavare att beloppet skall avskiljas för deras räkning, jfr nedan vid not 16.

haveri som föranlett kondemnationen. Ingen köpare kan förväntas vara villig att betala något nämnvärt pris för ett vrak som kan vara behäftat med ett okänt antal sjöpanträtter.[11] Även en solid säljare som är omedveten om bestående sjöpanträtter skulle då vara förhindrad att sälja vraket annorledes än genom att låta det bli utmätt.

Vid fartygets försäljning till utländsk man kan den utländska rättens regler medföra att sjöpanträtten förlorar sin verkan, antingen därför att sjöpanträtter som uppkommit före flaggskiftet inte beaktas[12] eller beaktas i begränsad mån,[13] eller därför att det utländska rättssystemet tillämpar ett proklamaförfarande som gör det möjligt att avlägsna sjöpanträtterna vid ägareskiften.[14] Om sjöpanträtten sålunda går förlorad genom utomlandsförsäljningen blir enligt vår sjölag säljaren personligen ansvarig för den sjöpantsäkrade fordringen intill fartygets värde vid överlåtelsetillfället, även om han inte tidigare bar sådant ansvar.[15] Det blir i detta sammanhang betydelsefullt att avgöra huruvida sjöpanträttshavarna i händelse av säljarens konkurs kan ha möjlighet att separera köpeskillingen enligt lagen om redovisningsmedel.

Sjölagens regel att säljaren blir personligen ansvarig intill fartygets värde och icke såsom vid försäljning av urståndsättligt fartyg intill det uppburna beloppet talar onekligen emot en tillämpning av lagen om redovisningsmedel.[16] Det består ingen nödvän-

[11] Jfr speciellt Lang, Finlands sjörätt, 2 uppl. Hfors 1915, s. 158 och Platou, Norsk Søret, Christ. 1900, s. 701.

[12] Så enligt en stark meningsriktning i italiensk rätt, se Berlingieri s. 21 med not 58.

[13] Sålunda erkännes i engelsk rätt endast sjöpanträtter som har någon likhet med engelska »liens» och kan inordnas bland dessa, se nedan s. 81 f.

[14] Ett sådant proklamaförfarande är känt i de flesta rättssystem av latinrättsligt snitt, se exempelvis beträffande fransk rätt Ripert no. 1099 och beträffande italiensk rätt Berlingieri no 151 (s. 435 ff). Denna möjlighet är lämnad öppen enligt Brysselkonventionen 1926 art. 9 st. 4. Den nya konventionen synes emellertid inte lämna rum för ett dylikt arrangemang.

[15] Sjölagen 275 § 1 st.

[16] Lagen 1944 om redovisningsmedel anger sig vara tillämplig på »*vad den som mottagit medel för annan, med skyldighet att redovisa för dem,* för sådant ändamål har innestående . . .» (kurs. här). Att det skall röra sig om ett visst belopp som mottagits för någons räkning torde få anses väsentligt; se även Rodhe s. 87.

SOU 1970: 75, 133.

dig korrelation mellan den erhållna köpeskillingen och det belopp som säljaren kan åläggas att betala till sjöpanthavarna. Någon generell redovisningsplikt gentemot panthavare därför att panträtten ej hålles vid makt synes knappast heller kunna antas.[17]

Det kan emellertid tänkas uppkomma situationer i vilka en tillämpning av lagen om redovisningsmedel kan bli aktuell. I NJA 1956 s. 562, ND 1956 s. 649 hade säljaren, ett rederiaktiebolag i likvidation, med vissa sjöpanthavare överenskommit att fartyget skulle få försäljas under hand och att köpeskillingen skulle insättas på särskilt konto för sjöpanthavarnas räkning. Sedan försäljningen skett och köpeskillingen insatts på det särskilda kontot försattes rederiaktiebolaget i konkurs, och sjöpanträttshavarna gjorde nu anspråk på det insatta beloppet. Högsta Domstolen betraktade överenskommelsen med vissa av sjöpanträttshavarna såsom bindande gentemot samtliga, enligt reglerna om avtal till förmån för tredje man. Enligt överenskommelsen hade sålunda sjöpanträttshavarna anspråk på köpeskillingen, och likvidatorn i säljarebolaget handlade under redovisningsskyldighet gentemot dem då han inkasserade beloppet. Härigenom blev lagen om redovisningsmedel tillämplig, och beloppet kunde separeras eftersom det avskilts utan dröjsmål. Att sedan fördelningen av de avskilda medlen skulle ske enligt reglerna om sjöpanträtt fick anses följa av den träffade överenskommelsen.

Om fartyget försäljes till Kronan eller rekvireras för statsändamål blir det under sin tid i Kronans tjänst oåtkomligt för exeku-

[17] I rättsfallet NJA 1956 s. 562, ND 1956 s. 649, härovan i texten, redovisas ett utlåtande av Bagge och Wikander, vilket enligt referatet anger att en allmän rättsgrundsats skulle finnas, av innehåll att överlåtaren av panträttsbehäftad lös egendom skulle svara för att panträttshavaren ej lider skada till följd av överlåtelsen, och härav drages sedan slutsatsen att den som iakttagit den nämnda skyldigheten genom att insätta köpeskillingen (sic!) på särskilt konto skulle ha avskilt beloppet så att det vid hans konkurs bleve förbehållet panträttshavaren. Redan den inledande satsen om överlåtarens ansvar för panträttens bestånd synes tvivelaktig: det är högst osäkert att den skulle gälla om den fartygsägare som ej själv är gäldenär. Helt oklart är varför den hävdade skyldigheten att hålla sjöpanträttshavarna täckta skulle utan vidare åtagande göra köpeskillingsbeloppet separerbart i säljarens konkurs.

tiva åtgärder.[18] Om fartyget sedermera återgår till civil användning borde sjöpanträtten i princip kunna göras gällande,[19] men den skulle till följd av sin korta löptid då ofta vara preskriberad.[20] Sjöpanträttshavarna löper alltså i varje fall en påtaglig risk att förlora sin säkerhet, och det kan ifrågasättas om de inte borde ha rätt att göra sina krav gällande i den köpesumma eller rekvisitionsersättning som staten betalar.[21] En sådan rätt vore av föga värde om sjöpanträttshavarna måste invänta preskription av sjöpanträtten, utan den borde kunna göras gällande så snart de erfarit att försäljningen eller rekvisitionen skett. Eftersom en sådan regel i gynnsamma fall kunde ge sjöpanträttshavarna både ett personligt krav och därefter en giltig sjöpanträtt kan det ifrågasättas huruvida inte det statliga förfogandet skulle över huvud taget utsläcka sjöpanträtterna i fartyget. Någon sådan regel synes emellertid ej vara erkänd i svensk rätt,[22] och läget måste över huvud taget betecknas som högst osäkert.

[18] I lagstiftningen finns endast regler om vissa främmande statsfartyg, enligt 1926 års Brysselkonvention härom och lagen 1938 (nr 470). I övrigt har något uttryckligt stadgande inte ansetts erforderligt, och Brysselkonventionens artikel 15, enligt vilken sjöpantreglerna ej är tillämpliga på krigsfartyg eller offentliga statsfartyg, har ej ansetts behöva införlivas i den svenska lagen, se Wikander s. 98, samt Göteborgs rådhusrätt i ND 1949 s. 530, och vidare Sundberg i NTIR 1942 s. 10. Det gäller här en allmän princip med räckvidd långt utanför sjörätten, jfr exempelvis beträffande rekvisition av bilar och retentionsrättens bortfall NJA 1942 s. 575. Den nya konventionen upptar liksom den gamla en regel (art. 12 mom. 2) vilken lämnar öppna frågorna om uppkomst av rättigheter i icke-kommersiella statsfartyg eller av staten befraktade fartyg, samt om verkställighet i sådana fartyg.

[19] En annan sak är att sjöpanträtt ej uppstår under rekvisitionstiden, ND 1949 s. 530, Roed, AfS Bd 1 s. 88 ff.

[20] I preskriptionsbestämmelserna sjölagen 283 § görs inget undantag för det fall att fartyget är oåtkomligt för exekution ehuru konventionen artikel 9 stycke 6 kunnat möjliggöra en sådan bestämmelse. Roed antar (AfS Bd 1 s. 89) i referatet av høyesterettsdomen ND 1949 s. 416 att preskriptionen skulle ha uppskjutits under den tid fartyget var ianspråktaget av ockupationsmakten för den händelse en latent sjöpanträtt då skulle ha erkänts, men detta synes knappast ha stöd i de i domen använda ordalagen. I den nya konventionen stadgas emellertid att tiden icke löper medan sjöpanträttshavaren är »legally prevented» att göra sin rätt gällande.

[21] Sålunda i NJA 1942 s. 575 beträffande retentionsrätt.

2. Bortsett från de nu nämnda äganderättsförvärven har sjöpanträtterna bästa rätt och är från denna synpunkt mycket värdefulla som kreditsäkerhet. Till följd av de strikta förutsättningarna för sjöpanträttens uppkomst, och i viss mån även den korta preskriptionstiden, blir i regel den sammanlagda sjöpantbelastningen inte större än att alla sjöpantberättigade får ersättning ur fartyget.[23] Emellanåt förekommer dock att även sjöpanträttshavare måste förbli otillfredsställda, och då uppkommer konkurrens sjöpanträtterna emellan. I denna konkurrens står de olika sjöpanträtterna ganska lika, såtillvida att krav från senare resor[24] täcks före krav från tidigare; undantag utgör främst krav på grund av tjänsteavtal, vilka inte är beroende av resebegreppet.[25] Krav som uppstått under samma resa erhåller förmånsrätt efter sin

[22] Sjölagen anger de fall där sjöpanträtten upphör genom ägareskifte, uttryckligen i 270 § 1 och 2 st. och förutsättningsvis i 274 §. Något skäl att anta att ytterligare upphörsgrunder skulle kunna godkännas finns knappast. Sålunda har hos oss belastningar (inteckningar) ej ansetts kunna bortfalla vid tullauktion på beslagtaget smuggelfartyg, NJA 1931 s. 172. Annorlunda förhåller det sig kanske när ett fartyget blir taget och dömt som pris ND 1954 s. 199 *NH.* — I italiensk rätt stadgas uttryckligen att säkerheten vid rekvisition av fartyget överflyttas till rekvisitionsbeloppet, se Berlingieri s. 541 ff med vidare hänvisningar.

[23] Bland trettiosex av förf. undersökta exekutiva försäljningar blev samtliga sjöpanträttshavare täckta i tjugofyra fall, och det är osäkert huruvida någon giltig sjöpanträtt blev utesluten i vissa av de övriga. De försäljningar vid vilka någon sjöpanträttshavare blev utesluten avsåg emellertid övervägande äldre träfartyg som inropades för låga summor. Endast i två fall, Cecilia, såld i Stockholm 1949 och Rex, såld i Ystad 1949, hade den nödlidande krediten lämnats till fungerande handelsfartyg, i båda fallen av äldre årgång. De otäckta beloppen är små i förhållande till den kredit som sammanlagt utsträckts till de undersökta fartygen. Om man tar i beräkningen att de är rena undantagsfall och mestadels fartyg av lågt värde som går till exekutiv försäljning, torde man kunna karakterisera sjöpanträtter av alla slag som en utmärkt kreditsäkerhet ur nu behandlad synpunkt.

[24] Vad som är en »resa» har föranlett mycket diskussion. Se härom Braekhus i Liber Amicorum of congratulations to Algot Bagge, Stockholm 1956 s. 22 ff, samt därefter ND 1957 s. 406 *HovR för Västra Sverige,* ND 1956 s. 358 *DH,* ND 1958 s. 315 *Bergen,* ND 1962 s. 207 *Oslo* samt ND 1962 s. 256 *DH* och NJA 1964 s. 380, ND 1964 s. 198 (jfr nedan s. 89 not 2); se numera Sandström s. 29 f.

[25] Se 269 § 3 st.

placering i 267 §.[26] Dessa regler innebär att kredit till befälhavaren enligt 267 § mom. 5 är förhållandevis illa gynnad, att hamnavgifter och andra offentliga avgifter får en något bättre ställning och alltid bör bli täckta där de uppstått på sista resan, men att de äldre kraven emellanåt kan stå tillbaka för lönekrav avseende flera resor.[27] Den nya panträttskonventionen förenklar förmånsrättssystemet genom att slopa dess beroende av resebegreppet men placerar istället lönekraven först i förmånsrättsordningen.[28]

C. Skydd mot värdeminskning eller undergång

1. Okänslighet för långsamma eller obetydliga värdeförändringar s. 88 — 2. Frakt och bärgarlön som ersättningsobjekt s. 89 — 3. Skadestånd, haveriersättning s. 91 — 4. Försäkringsersättning s. 92.

1. Som tidigare nämnts har sjöpanträtterna kort giltighetstid: sex månader för befälhavareavtalen och ett år för övriga sjöpanträtter, eller enligt den nya konventionen ett år för samtliga. Detta medför att fartygets *långvariga värdeminskning* till följd av ålder och bruk eller den allmänna konjunkturutvecklingen i regel inte är något allvarligt problem för sjöpanträttshavaren; sjöpanträttens goda förmånsrätt medför att sådana omständigheter i regel inte får någon inverkan på säkerheten. *Plötsliga konjunkturförändringar,* till följd av internationella förvecklingar eller andra orsaker, kan även betydligt påverka fartygsväsendet, men några speciella botemedel torde knappast stå sjöpanträttshavarna till buds i detta avseende. Dessa slags värdeförändringsproblem har större aktualitet för inteckningshavare än för sjöpanträttshavare, och de skall beröras i det följande kapitlet om inteckningssäkerheten.

[26] Se 269 § 2 st: punkterna upptas i nummerordning, och inom samma punkt får rättigheterna i huvudsak lika rätt.

[27] Lönekraven kan i praktiken stundom stiga till ganska höga belopp; vid de två försäljningar av seriösa handelsfartyg som omnämnts i not 23 ovan uppgick de till omkring 44 000 kronor respektive 16 000 kronor, delvis otäckta, av en tillgänglig fördelningssumma på cirka 42 500 kronor respektive 11 800 kronor (konkurskostnader och kostnader för förfarandet borträknade).

[28] Se den nya panträttskonventionen, artikel 5.

De värdeförsämringar som får betydelse för sjöpanträttshavaren är alltså framför allt de som uppstår till följd av haverier eller total förlust. Mot sådana risker kan sjöpanträttshavarna skyddas genom att deras säkerhet får omfatta objekt som inte träffas av olyckshändelsen eller utsträcks till ersättningsprestationer som utgår med anledning av denna; eventuellt kunde de även skydda sig genom en egen försäkring.

2. Sjöpanträttens objekt definieras i 267 § så att sjöpanträtten omfattar fartyg och *frakt;* till frakt räknas därvid även passagerar-avgifter (268 §). Frakten nämns inte i den nya panträttskonventionen, vilkens egentliga syfte att stärka inteckningssäkerheten har gjort det överflödigt att behandla andra rättigheter än sådana som gäller »i fartyg», men konventionen lägger inga hinder i vägen för bibehållande av nuvarande ordning. Det fraktkrav som sålunda kan belastas med sjöpanträtt skall tillkomma redaren och måste avse den resa under vilken den sjöpanträttssäkrade fordringen uppkommit.[1] Sjöpanträtten i frakt gynnar sålunda inte vilka sjöpanträttssäkrade kreditgivare som helst utan endast dem vilkas kredit får tänkas ha bidragit till att intjäna det aktuella fraktbeloppet. Sjöpanträtten består så länge frakten är ogulden eller innehaves av befälhavaren eller redarens agent (272 §).

Mot denna bakgrund har man inte anledning att anta att sjöpanträtten i frakt kan äga någon större betydelse som kreditsäkerhet. I första hand säkrar den krav som uppkommer under sjöresan, såsom bärgarlöns- och skadeståndsfordringar. Eftersom i viss mån även hamnuppehåll kan tänkas ingå i »resan»,[2] kan emel-

[1] Principen om fraktens inkluderande i sjöförmögenheten härstammar från tysk rätt och introducerades i konventionsförslagen vid den diplomatiska Brysselkonferensen 1910, se Berlingieri s. 127. Tanken har varit att var resa konstituerar en sjöförmögenhet för sig (»Haftungsreise», se Wüstendörfer s. 127). Därmed uppstår ett samband mellan sjöpanträttsreglerna och begränsningsreglerna, vilket medför att båda måste hänföras till samma resa. Jfr även för äldre svensk rätt Hambro s. 402 f.

[2] De olika använda resebegreppen beskrivs av Braekhus, The term »voyage» i Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge, s. 25 ff, med termerna *nautisk resa* eller den verkliga sjöresan mellan två hamnar, *kommersiell resa* (ballast- eller lastresa) eller resa från lastnings- till lossningshamn, samt *operationell resa* eller den minsta enheten för fraktinkomstens beräkning. Det kommersiella resebegreppet inkluderar uppehåll i

lertid även sådana fordringar som hamnavgiftskrav eller leveanskrediter tänkas bli täckta på detta sätt. I ett upptrissat fraktläge — exempelvis vid blockering av ett lands hamnar — kunde en leverantör till en blockadbrytare vara frestad att utsträcka en frikostig kredit, åtminstone om frakten är betalbar »ship and/or goods lost or not lost», såsom oftast torde vara fallet vid sådana skeppningar.[3] I praktiken torde dock en sådan säkerhet vara föga värdefull, eftersom sjöpanträtten i frakten upphör så snart frakten erläggs till redaren. Inte heller kan det antas att leverantören skulle kunna bryta redarens legitimation såsom fraktborgenär genom ett meddelande om att sjöpanträtt uppstått;[4] sjöpanträttens bestånd torde i detta läge endast kunna säkras genom skingringsförbud[5] eller kvarstad i fraktfordringen, vilket måhända kan utverkas i dessa situationer. Lämpligare än att lita till sjöpanträtten är dock säkert att pantsätta fraktfordringen genom avtal med redaren och meddelande till fraktgäldenären.

Under normala omständigheter torde de åtkomliga fraktbeloppen vara av ringa betydelse för sjöpanträttshavarna. I den mån redaren förbehåller sig förskottsfrakt uppstår över huvud taget ingen sjöpanträtt i frakt, eljest sker betalning i regel vid godsets ankomst, och beloppet har då vanligen redovisats till rederiet innan någon sjöpanträttshavare hinner gå till aktion. Även en undersökning av förekomna fartygsutmätningar synes visa att frakten har mycket liten betydelse för sjöpanträttshavarna.[6]

mellanhamnar, det operationella även uppehållen för lastning och lossning i terminalhamnarna. Svenska HD har i målet NJA 1964 s. 380, ND 1964 s. 198 anslutit sig till den operationella resebegreppet, samtidigt som det uttalats — i anslutning till Braekhus a. a. s. 30, Rydh s. 59 — att samma resebegrepp bör användas i de olika sjöpanträttssammanhang där det blir aktuellt.

[3] Att sådana klausuler över huvud taget är vanliga i både linje- och fraktfart är känt, se härom Gram, Fraktavtaler og deres tolkning, 3 uppl. Oslo 1967, s. 12 ff, Selvig, The Freight Risk AfS Bd 7 s. 170.

[4] Jfr överensstämmande Rygh s. 133.

[5] Skingringsförbud torde i svensk rätt vara den naturliga lösningen; förbudet meddelas då direkt tredje man, d. v. s. befraktaren, jfr Hassler s. 382, Dillén i SvJT 1946 s. 324 ff.

[6] Av trettiosex undersökta exekutiva försäljningar i vilka inropssummorna varierade mellan några tusen kronor och en dryg halv miljon, fanns något tillskott av fraktbelopp i ett enda fall, försäljningen av skonerten Marie av Bleket 1958, där fraktbeloppet uppgick till 584 kronor.

Sjöpanträtt föreligger även i redaren tillkommande *bärgarlönsbelopp*, för fordringar uppkomna under den resa under vilken bärgningen företagits.[7] Även om dessa belopp kan vara mycket stora och förhållandevis lättbevakade rör det sig här om enstaka, relativt sällsynta krav, och sjöpanträttens utsträckning till att omfatta dessa kan knappast för en kreditgivare framstå som någon verklig förstärkning av säkerheten.

3. Betydelsefullare är då sjöpanträttens utsträckning till ersättningsobjekt, närmast redarens fordran på *ersättning eller haveribidrag* med anledning av skador som uppkommit på fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta (268 §). Regeln kan bäst förstås mot bakgrunden av den tidigare sjöförmögenhetsläran: redaren har endast svarat med fartyg och frakt, men borgenären har i gengäld haft sjöpanträtt i dessa objekt. Genom att ersättningsbeloppen ingår i sjöförmögenheten hålls denna under den aktuella resan på en konstant nivå, och man undviker en plötslig överföring av förmögenhetsvärden från sjöförmögenheten till den för sjöpanträttshavarna vanligen oåtkomliga landförmögenheten.

I den tidigare nämnda undersökningen av fartygsutmätningar finns inget exempel på tillskott av det nu nämnda slaget. Det är emellertid tydligt att möjligheten att åtkomma skadestånd och haveribidrag måste medföra en ökning av sjöpanträttshavarnas trygghet. Haveririsken är för dem en påtaglig fara, vars betydelse kan reduceras betydligt om säkerhetens värde kan upprätthållas i de fall där ersättning skall utgå från tredje man.

Frågan blir då om de aktuella beloppen verkligen kan utnyttjas till sjöpanträttshavarnas skydd. Flera omständigheter bidrar till att sjöpanträttshavarnas intressen i regel bör kunna bevakas.

[7] Av lagtexten, 268 § 3 st., framgår inte tydligt att bärgarlönen måste ha uppstått under samma resa som den sjöpanträttssäkrade fordringen, men detta framgår av det betraktelsesätt som legat bakom konventionen, och som går ut på att bärgarlönen måste betraktas som accessorium till frakten, Procès-verbaux 1922 s. 236. Även bortsett härifrån hade det otvivelaktigt framstått som en oformlighet om bärgarlönskrav fått följa en annan regel än fraktkrav; för båda gäller att de kan antas vara intjänade med hjälp av de prestationer för vilka sjöpanträtt göres gällande (jfr för äldre svensk rätt Hambro s. 402 f).

För det första hör skadestånd och haveriersättningar inte till de reguljära inkomsterna utan härrör från en extraordinär händelse som i regel inte kan gå omärkligt förbi; i regel föranleder de i första hand sjöförklaring. För det andra torde snabba underhandsuppgörelser inte vara vanliga, utan sjöpanträttshavarna bör ha tid att gå till aktion innan beloppet är erlagt och sjöpanträtten därmed utplånad; detta sker lämpligen genom begäran om skingringsförbud, vilken bör kunna bifallas i de fall där sökanden har behov av att göra sin sjöpanträtt gällande.[8] Av särskild betydelse för kreditfallen är, slutligen, att ersättnings- och haveribeloppen betraktas som substitut för fartyget och är tillgängliga för alla sjöpanträttshavare — inte såsom fraktkravet eller dess accessoirer endast för den vars krav uppstått under vederbörande fraktresa.

4. Sjöpanträttshavarna har enligt 268 § 3 st. ingen rätt till *försäkringsersättning* för skada på fartyget, och de kan till följd härav ej räkna på att under alla omständigheter bli täckta för skada som tillfogas fartyget; deras rätt till ersättningsbelopp omfattar endast utomobligatoriska krav mot tredje man, emedan det ansetts felaktigt att sjöpanträttshavaren skall kunna njuta gott av redarens avtal med sina försäkringsgivare.[9]

Emellertid har försäkringsavtalslagen efter den nämnda sjölagsbestämmelsens tillkomst i 54 § infört regeln att tredje män som har panträtt och andra värderingsbara rättigheter i den försäkrade egendomen skall anses täckta — eller m e d f ö r s ä k r a d e — under försäkringen om ej annat överenskommits. Varken sjöförsäkringsplanen eller kaskoförsäkringsvillkoren innehåller något un-

[8] Som grund för kvarstad fordras flyktfara, UL 179 §, medan skingringsförbud kan beviljas på något svagare skäl (180 §). Har fartyget lidit haveri är det alltid risk att utgående ersättningsbelopp undandras sjöpantborgenärerna genom utbetalning till redaren, och säkerhetsåtgärd bör beviljas om det kan vara något som helst tvivel om redarens soliditet.

[9] NJA II 1902 nr. 3, s. 28 samt motiven till FAL SOU 1925: 21 s. 150, samt vidare Bentzon, Den Danske Søret, Kbhvn 1899, s. 534 och Platou, Norsk Søret, Christ. 1900, s. 698. Mot denna uppfattning vänder sig emellertid *Hult*, Försäkring i tredje mans intresse, Sthlm 1927, s. 305 f, som vill söka orsaken i sjöförsäkringens karaktär av driftsintresseförsäkring och bristen på tak för försäkringsgivarens ansvar (s. 305 nederst i a. a.).

dantag från denna regel, vilken alltså blir tillämplig på sjöförsäkringen.

Att även sjöpanträttshavarna är inkluderade bland dem som anses medförsäkrade enligt 54 § försäkringsavtalslagen stadgas uttryckligen i nämnda lagrum. Lagstiftaren har menat, att denna nya regel inte är oförenlig med sjölagens uteslutande av sjöpanträttshavarna från de skyddades skara: att lagen inte utdelar tillgängliga försäkringsbelopp till sjöpanträttshavarna hindrar inte att den in dubio kan anta att redaren när försäkringsavtalet tecknats enligt svensk rätt har försäkrat även sjöpanträttshavarens intresse.[10] Skall däremot försäkringsavtalet bedömas enligt utländsk rätt, och känner denna ej någon regel om medförsäkring av sjöpanträttshavare, blir sjölagens regel om uteslutande av sjöpanträttshavarna av betydelse.

Regeln i 54 § försäkringsavtalslagen gäller emellertid ifråga om sjöpanträtter endast försåvitt dessa är förbundna med personlig fordran mot fartygets ägare. För förståelsen av denna regel är det av betydelse att veta, att redaren ännu vid tiden för försäkringsavtalslagens tillkomst för vissa sjöfordringar häftade endast med fartyg, frakt och last. Till dessa »opersonliga» sjöfordringar hörde befälhavarens alla förbindelser för fartygets och resans behov utom hemmahamnen, bortsett från anställningsavtal för besättningsmedlemmar (dåvarande 7 § 2 st., jfrd med 48 §). De sjöpantberättigade kreditavtalen i bortahamn hörde sålunda i stort sett hit, bortsett möjligen från mäklarelån för täckande av besättningens hyreskrav.

Genom 1928 års lagstiftning ersattes reglerna om ansvar med fartyg och frakt med ett personligt, men begränsat, redareansvar för vissa fordringar. Man kunde då förmoda, att de sjöpanträtter som är förenade med begränsat ansvar skulle såsom arvtagare till de »opersonliga» sjöpanträtterna vara undantagna från medförsäkringsregeln. Motiven till 54 § försäkringsavtalslagen ger

[10] Det må anmärkas att till och med inteckningshavarna, vilka inte uppmärksammats med något särskilt stadgande om medförsäkring, och vilka enligt FIL 14 § skulle sakna rätt till försäkringsersättningen, enligt motiven (SOU 1925: 21 s. 150) anses kunna åberopa sig bestämmelsen i 54 § FAL. Se vidare om denna fråga särskilt diskussionen Grenander—Fogelclou i AfS Bd 1 s. 465 ff och Bd 2 s. 1 ff.

emellertid stöd för den motsatta tolkningen. Grunden till att man från medförsäkringen undantog det ej personliga kravet var nämligen enligt motiven, att man menade att redaren ej kunde tänkas vilja försäkra den som saknade en personlig fordring, något som passar lika väl vare sig redarens ansvar är begränsat eller obegränsat.[11]

Vi kommer alltså fram till att i huvudfallet alla sjöpanträttshavare är medförsäkrade enligt 54 § försäkringsavtalslagen. Det kan emellertid finnas undantagsfall, där sjöpanträtten fortfarande inte är förbunden med någon personlig fordran mot pantens ägare, och där medförsäkringen alltså inte skulle komma till användning. Detta skulle inträffa i de situationer som regleras i 275 § sjölagen, alltså vid underbefraktning och skeppslega: där är det underbefraktaren respektive legotagaren som är den personliga gäldenären, medan sjöpanträtten riktar sig mot fartyget, som är bortfraktarens-legogivarens egendom. Här skulle alltså i enlighet med sjölagens ord sjöpanträttshavaren sakna rätt till den redaren tillkommande försäkringsersättningen. Med hänsyn till ordalydelsen i försäkringsavtalslagens 54 § torde detta gälla även där det är underbefraktaren eller legotagaren som försäkrar fartyget; ordalydelsen är helt klar, och det kan knappast göras gällande att motivens resonemang om att redaren inte velat försäkra den som saknar personligt krav måste vara otillämpligt.

Genom konstaterandet att sjöpanträttshavaren i regel är skyddad mot fartygets haveri eller undergång genom medförsäkring, har emellertid ej fastslagits hur denna rätt står sig i konkurrens med andra intressenter. I praktiken uppkommer ofta konflikt med inteckningshavarnas rätt, och det är ingalunda säkert att dessa konflikter kan lösas till sjöpanträttshavarens fördel. Till detta problem återkommer framställningen senare.[12]

Enligt den nya panträttskonventionen uppstår, som tidigare framhållits, en sjöpanträtt i alla de fall där fartyget med ägarens begivande nyttjas av annan, även om rättstiteln är ett direkt befraktningsavtal från ägaren. I och för sig innebär detta tydligen en viss utvidgning av de fall där sjöpanträtt i själva fartyget upp-

[11] SOU 1925: 21 s. 149 f, men häremot Hult a. a. s. 301 med not 1.
[12] Se nedan, s. 159 f.

står. I de nya fallen får liksom vid all annan sjöpanträtt borgenären del i skade- och haveriersättningar som kan utgå från tredje man. Såvitt avser försäkringsersättning blir läget däremot oförändrat: i varje fall föranleder inte den nya konventionen — som bara handlar om rättigheter »i fartyg» — till annat än att de nya fallen av sjöpanträtt såsom fordringar mot annan än ägaren förblir utan del i försäkringsersättningen.

D. Särskilda begränsningar

1. Preskriptionstid s. 95 — 2. Ansvarsbegränsning s. 96.

1. Sjöpanträtternas korta *preskriptionstid* — för närvarande sex månader för befälhavaravtal och ett år för övriga sjöpantberättigade krav; enligt den nya konventionen ett år för samtliga fordringar — kan ibland göra det svårt för sjöpanträttshavaren att utöva rätten i tid. Den gamla Brysselkonventionen lämnade de anslutna staterna frihet att bestämma hur preskriptionen skulle avbrytas. Den utomlands vanliga regeln att fartyget måste kvarstadsbeläggas skulle hos oss ofta medföra stora svårigheter för sjöpanträttshavare, på grund av utsökningslagens principiella krav på ställande av säkerhet.[1] Sjölagen 283 § har istället, i anslutning till äldre rätt, upptagit regeln att preskriptionen avbryts genom att talan i laga ordning anhängiggöres — det må ske genom stämning, lagsökning eller genom att kravet kommer under dispaschörs behandling.[2] Sedan beståndet av sjöpanträtt en gång fastställts genom lagakraftägande dom har preskriptionstiden varit bruten, och sjöpanträttshavaren har inom ramen för den vanliga tioårspreskriptionen lugnt kunnat invänta ett tillfälle att vidta exekutiva åtgärder mot fartyget.[3]

Utomlands har som sagt vanligen gällt att fartyget måste kvarstadsbeläggas. Då detta kan medföra svårigheter där fartyget un-

[1] Se UL 194 §; se närmare nedan, s. 266.
[2] Se Wikander s. 92 f och 283 § 3 st. Att preskriptionen dessutom får anses bruten till följd av den exekutiva försäljningen, men knappast av det exekutiva förfarandets inledande, framhålles nedan, s. 292 f.
[3] Så även Rygh s. 159.

der längre tid stannar utomlands, tillät Brysselkonventionen en prorogationsfrist för sådana fall, så beräknad att sjöpanträtten skulle få göras gällande inom en maximitid av tre år från det fordringen uppkom.[4]

Den nya konventionen föreskriver helt allmänt att fartyget måste kvarstadsbeläggas inom preskriptionstiden.[5] Någon motsvarighet till den gamla konventionens prorogationsfrist i händelse av undanhållande finns ej, men tiden är suspenderad så länge sjöpanthavaren är »lagligen förhindrad» — exempelvis genom att fartyget är rekvirerat av statsmakterna — att göra sina rättigheter gällande. Följden kan bli att sjöpantborgenärerna måste jaga fartyget från land till land för att i tid kunna göra sin fordringsrätt gällande.

2. Vissa sjöpanträttssäkrade fordringar är föremål för *ansvarsbegränsning* enligt sjölagens 10 kap. Efter de senaste ändringarna av detta kapitel gäller detta knappast som några fordringar som kan uppkomma på grund av någon kredit som beviljats fartyget, utan ansvarsbegränsningen är inskränkt till vissa slags utomobligatoriska fordringar. Om exempelvis en mäklare skulle för redarens räkning betala en sådan fordring, får han naturligtvis räkna med att redaren kan även gentemot honom göra gällande ansvarsbegränsningen. Har fordringen betalats på redarens uppdrag äger mäklaren enligt vanliga mellanmansrättsliga principer göra anspråk på täckning för sitt utlägg, och redaren kan ej längre göra begränsningen gällande.

E. Sammanfattande värdering

Sjöpanträtterna är numera ej något verkligt instrument för kreditgivning. Endast några av de existerande sjöpanträtterna är över huvud taget tillgängliga som säkerhet för någon form av kreditgivning, och därjämte kan en kreditgivare tänkas vid sin kreditgivning förvärva eller överta andras sjöpanträttssäkrade krav.

I förmånshänseende ligger sjöpanträtterna utomordentligt till.

[4] Brysselkonventionen artikel 9 st. 6.

[5] Artikel 8 punkt 1. Jfr nedan s. 293 beträffande utmätning.

De består orubbade av en frivillig försäljning, och de utplånas inte av ett godtrosförvärv av fartyget. Utomlands respekteras de i stor utsträckning. I praktiken visar det sig att de i regel inte uttömmer fartygsvärdet, utan att alla sjöpanträttshavare brukar kunna få sin ersättning.

Å andra sidan har de kort varaktighet. Detta gäller alldeles särskilt den sjöpanträtt som haft någon egentlig betydelse som kreditsäkerhet, nämligen sjöpanträtten för befälhavaravtal, vilken preskriberas på sex månader. Har kravet varit betydelsefullt har borgenären emellertid aldrig saknat möjlighet att bryta preskriptionen, åtminstone försåvitt gäldenären är ett svenskt rederi, ty anhängiggörande av talan har hittills varit tillräckligt. Den nya konventionen försvårar borgenärens möjligheter och gör det nödvändigt för honom att förfölja fartyget.

Såväl den korta preskriptionstiden som de stränga förutsättningarna för sjöpanträtternas uppkomst medför att sjöpantfordringarna i regel blir mycket begränsade. Denna sjöpanträtternas exklusivitet medför att de i regel är jämförelsevis okänsliga för förändringar i fartygsvärdet: alla sjöpanträttshavare får ändå sin ersättning. Säkerheten förbättras ytterligare av att sjöpanträttshavarna till sin säkerhet kan göra anspråk på haveri- och ersättningsbelopp; av ringa betydelse är däremot deras möjlighet att nyttja frakt- och bärgarlönsbelopp till sitt tillfredsställande. Den i försäkringsavtalslagen stadgade regeln om medförsäkring kunde vara sjöpanträttshavarna till betydande nytta, men dess värde är tvivelaktigt när fartyget är intecknat.

Sjöpanträtternas verkliga betydelse för fartygskrediten är sålunda inte längre deras eget värde som kreditsäkerhet, utan det hot som de utgör mot andra säkerhetsrätter, främst inteckningssäkerheten. Till denna aspekt skall framställningen återkomma i ett senare sammanhang.[1]

[1] Se nedan, s. 137 ff.

Kap. IV. Fartygsinteckning

A. Fartygsinteckningens osäkerhet

I inledningen har framhållits, att fartygsinteckningen erbjuder den naturligaste formen för kreditsäkerhet i fartyg, men att den hittills har varit av begränsad betydelse under byggnadstiden, beroende på att fartyg under byggnad varit inteckningsbara endast i begränsad utsträckning. Detta innebär inte att inteckningsformen skulle ha varit helt ointressant för varv eller kreditinstitut som erbjudit kredit för byggande av fartyg. Dels har det varit vanligt att varvet eller kreditinstitutet begärt säkerhet i rederiets seglande fartyg, och dels har det, i ständigt stegrad omfattning, förekommit att varvet vid leveransen av fartyget lämnat ytterligare kredit, varvid beställaren lämnat inteckningar som säkerhet. Genom de nya möjligheter till inteckning i fartyg under byggnad, som nu kan förväntas bli öppnade, avser man att ytterligare öka betydelsen av fartygsinteckning. Även framgent torde det dock i de flesta fall vara erforderligt att under byggnadstiden erbjuda ytterligare säkerhet.

I förmånshänseende är fartygsinteckningen väl gynnad, och dess förmånsrätt — enligt HB 17: 3 — är starkare än fastighetsinteckningens, vilken allmänt brukar betecknas som en mycket god säkerhet. Man kunde då föreställa sig att inteckning i fartyg måste vara en förträfflig garanti för den som vill lämna kredit till rederidrift. Så är emellertid långtifrån fallet.

Fartyget och inteckningssäkerheten hotas nämligen av olika faror, som kan reducera säkerhetens värde. (1) Rederibranschen är synnerligen *konjunkturkänslig,* vilket medför att fartygs värden är underkastade hastiga växlingar. (2) Fartyg är vidare på grund av sin användning underkastade betydande *risker att lida skada,* varvid säkerheten försämras. (3) Härtill kommer att den goda förmånsrätten för inteckning i viss mån är en illusion: fartygsinteckningen är visserligen formellt placerad långt före fastighetsinteckningen i förmånsrättsordningen, men detta sammanhänger med att hela det sjörättsliga förmånsrättssystemet är i huvudsak

autonomt och placerat framför det allmänna. Fartygsinteckningen hotas i själva verket av andra *krav med bättre förmånsrätt* — hos oss närmast *sjöpanträtterna* — vilka inte har någon motsvarighet för fastighetsinteckningens del. (4) Fartyget kan vidare genom *försäljning till utländsk man* tänkas bli underkastat en rättsordning som inte erkänner inteckningen eller som i olika avseenden försvagar dess värde, och utländska rättsregler kan även bli bestämmande vid en eventuell *utländsk tvångsförsäljning* av fartyget, även om denna sker till svensk man. (5) *Bestämningen av objektet* är inte heller vid fartygsinteckning lika ekonomiskt gynnsam som vid fastighetsinteckning. Slutligen måste uppmärksammas (6) vissa tekniska svårigheter med *inskrivningssystemet*, vilka minskar inteckningsinstitutets effektivitet.

Behandlingen övergår nu till att i tur och ordning behandla dessa olika hot mot kreditgivarens inteckningssäkerhet.

B. Konjunktursvängningar

1. Fartygsvärdets konjunkturkänslighet s. 99 — 2. Fartygets obundenhet av långtidscerteparti s. 101 — 3. Pantsättning av långtidscerteparti s. 103 — 4. Registrering av långtidscerteparti s. 106 — 5 Forts: angivelse av accepterade redare s. 110 — 6. Registrering av certepartiets pantsättning s. 112.

1. Det är allmänt omvittnat att sjöfarten på ett annat sätt än övriga delar av industrien är känslig för ändrade konjunkturer. Som orsak hänvisar man till att sjöfartens transporter till övervägande del avser råvaror, som i stor utsträckning hålles i lager i alla länder, varför transportbehovet snabbt kan nedgå vid ändrade konjunkturer, medan omvänt efterfrågan kan öka alldeles oerhört när verklig råvarubrist uppkommer. Känsligheten för lågkonjunkturer accentueras av att näringen är så kapitalkrävande, varför många rederier drivs till att använda fartygen mycket länge, med hård konkurrens som följd. I våra dagar har problemet ytterligare försvårats av övergången till mycket stora fartygsenheter, som kan drivas rationellare än de små; denna utveckling har föranlett en betydande övermättnad på fartyg.

Det ligger nära till hands att tänka sig att ett fartygs värde måste kunna fastställas relativt entydigt; dess värde som nybyggt

måste väl betingas framför allt av byggnadskostnaderna, och dess värde i begagnat skick får antas stadigt sjunka till dess fartyget är uttjänt. Avvikelser från detta schema skulle kunna tänkas främst som en följd av förändringar av tillgång eller efterfrågan på fartyg. Letar man efter den ekonomiska realiteten bakom ett sådant betraktelsesätt skall man emellertid snart finna att värdet av ett fartyg som skall användas i kommersiell drift inte kan entydigt fastställas, och att det dessutom förefaller att vara bestämt av mer påtagliga faktorer än tillgång och efterfrågan på fartyg.

Ett fartyg kan för det första sägas ha ett *byggnadsvärde,* vilket för det nybyggda fartyget motsvarar byggnadskostnaderna och sedan sjunker genom årliga avskrivningar till dess fartyget är uttjänt. Sjöfartsnäringens konjunkturkänslighet medför emellertid att detta värde mera sällan överensstämmer med det pris som kan realiseras vid en försäljning. Fartygets *marknadsvärde* är beroende av den frakt det kan förväntas intjäna vid normal sysselsättning. Om sålunda frakten på marknaden sjunker kraftigt, kan driften av ett fartyg lätt bli olönsam, varvid fartyget kanske måste läggas upp. Ett sådant fartyg är en köpare inte beredd att betala mycket för; dess värde kan sjunka ända till skrotvärdet. Under tider av baisse på fraktmarknaden sjunker därför marknadsvärdena även på fartygsmarknaden betydligt.

Ett fartyg som går på ett gynnsamt certeparti slutet på lång tid kan emellertid räkna med att behålla sin sysselsättning även om fraktmarknaden sjunker betydligt, under förutsättning att befraktaren kan förväntas uppfylla sina förpliktelser. För rederiet bibehåller detta fartyg sitt värde under certepartiets giltighetstid; fartyget har alltså ett *bruksvärde* som ligger över marknadsvärdet.[1] Omvänt behåller ett fartyg, som är bundet på lång tid av ett för rederiet ogynnsamt certeparti, i stigande konjunkturer ett lägre bruksvärde än andra motsvarande fartyg. Något påverkas visserligen även bruksvärdet av de ändrade konjunkturerna, där rederiet har anledning räkna med att fartyget efter certepartitidens slut kommer ut på marknaden och får känning av de nya frakt-

[1] Jfr härom *Brækhus* i International shipbuilding contracts s. 3 f. Detta värde benämnes av Riska (Om försäkring av driftsintresse i sjöfart, Hfors 1964, s. 4) avkastningsvärde.

satserna, men certepartiet har dock för rederiets del kunnat mildra verkningarna av de ändrade konjunkturerna — en »konjunkturdämpande» effekt som är starkare ju längre certepartiets giltighetstid är. Av helt avgörande betydelse blir certepartiet som värdebestämmande faktor där det ingåtts med en finansiellt pålitlig befraktare för fartygets hela ekonomiska livstid. Sålunda ingås i våra dagar tidscertepartiet — i synnerhet med de stora oljebolagen som befraktare — där certepartitiden ibland kan uppgå till femton eller tjugo år, och där fartyget rentav kan ha byggts för befraktarens behov.

2. Det är uppenbarligen ett intresse för den som lämnar kredit för ett fartygsbygge och därvid litar på fartyget som säkerhet att även han kan få del av den värdestabiliserande effekt som långtidscertepartiet i en fallande fraktmarknad kan utöva för rederiets del. Att certepartiet i en stigande marknad även kan få den effekten att fartyget inte får del av den allmänna värdeökningen på fartyg intresserar honom i regel inte, eftersom han endast betraktar fartyget som säkerhet och inte räknat med någon ökning av fartygsvärdet.

Emellertid kan det bruksvärde, som är beroende av att fartyget går på ett gynnsamt certeparti, inte realiseras med mindre certepartiet följer med fartyget i en ny ägares hand, och inte heller får det lägre bruksvärde som följer av ett ogynnsamt certeparti någon verkan på försäljningspriset med mindre certepartiet blir bindande för fartygsköparen. Om certepartiet försvinner vid försäljningen, bestäms ju fartygsvärdet av den marknadsfrakt som råder för tillfället eller som kan förväntas råda inom en överskådlig framtid. Kvarstår däremot certepartiet efter försäljningen — vare sig denna är frivillig eller sker vid utmätning eller konkurs — så kommer det däremot att inverka på det pris en köpare är beredd att betala. Genom att *knyta certepartiet till fartyget* kunde man alltså ge kreditgivaren del av certepartiets konjunkturdämpande effekt, där han för att utöva sin säkerhet måste tillgripa försäljning av fartyget: det gynnsamma certepartiet skulle reducera det värdefall som drabbar fartyget vid dåliga konjunkturer, medan det ogynnsamma certepartiet skulle medföra att vårt fartyg inte finge del av den allmänna prishöjningen på fartyg.

I och för sig kan det förefalla att passa väl in i gamla sjörättstraditioner att betrakta »fartyget» som berättigat eller förpliktat enligt certepartiets villkor, oavsett vem som är dess ägare. Emellertid ter sig en sådan metod svårgenomförbar och juridiskt knappast möjlig i vårt land. För kreditgivarna vore det ju av särskild betydelse att just de gynnsamma, värdeförhöjande, certepartierna skyddades. Befraktaren har dock i denna situation inget intresse av att fasthålla vid ett sådant certeparti, då han i regel kan räkna med gynnsammare villkor ute på marknaden.[2] Inte heller finns det enligt allmänna regler om gäldsövertagande i svensk rätt någon möjlighet att tvinga en befraktare att hålla tillgodo med en annan redare eller med den gamle redarens konkursbo.[3] Inte ens där det skulle vara i befraktarens intresse att fasthålla vid certepartiet anses detta bli gällande emot den nye ägaren; enligt principen »köp bryter legostämma» förvärvar denne fartyget fritt från dylika belastningar, såvida inte förbehåll gjorts vid försäljningen, möjligen med undantag för det fall att han vid sitt förvärv ägde faktisk kännedom om certepartiet. Det är tydligen från två vitt skilda utgångspunkter svårt att för svensk rätts del acceptera tanken med ett certeparti som följer fartyget i ny ägares hand: certepartiet försvinner i och med försäljningen vare sig det är redaren eller befraktaren som är intresserad av att hålla fast vid det.[4]

Det synes dock finnas en möjlighet att undgå denna svårighet för redarens del. Om han organiserar sitt företag som ett antal »enbåtsbolag» bör det vara möjligt för honom att överlåta aktierna i ett av dessa bolag utan att bolaget förlorar sin juridiska identitet. Befraktaren kan inte komma ifrån avtalet enbart därför att aktierna har bytt ägare, vare sig detta skett vid frivillig försäljning eller i samband med den verklige redarens konkurs. I viss mån synes det verkligen förekomma att befraktare på detta sätt godtar ett »enbåtsbolag» som motpart i ett långtidsförhållande, varvid han visserligen i regel kräver en borgensförbindelse av den verklige redaren för avtalets fullgörande. Därmed har redaren inte förbundit sig att aktieägarna i »enbåtsbolaget» skall förbli desamma, utan endast att avtalet skall fullgöras, varför fartyget reellt sett kan »överlåtas» till nya

[2] Brækhus, ibid. s. 24 f.

[3] Jfr även Weibull i International shipbuilding contracts s. 76. Att regeln utom Norden ofta är den motsatta framhålles av Brækhus i samma arbete s. 25.

[4] Se min artikel Nyttjanderättshavarens sakrättsliga skydd, SvJT 1964 s. 515 ff.

aktieägare, med bibehållande av det gynnsamma certepartiet. Är å andra sidan certepartiet ogynnsamt för rederiet äger befraktaren fördelen att kunna mot den verklige redaren åberopa sin borgensförbindelse. Varken överlåtelse eller utmätning av fartygt eller »enbåtsbolagets» konkurs frigör sålunda den verklige redaren från hans förbindelse.

Att redaren organiserat sitt företag som enbåtsbolag ger emellertid inte kreditgivaren någon garanti för certepartiets bestånd. Bolaget kan ju sälja fartyget, med certepartiets försvinnande som följd.

3. Som alternativ till systemet med ett certeparti knutet till fartyget kunde man tänka sig att kreditgivaren finge nöja sig med att hans inteckningar omfattar fartygets normala marknadsvärde utan certeparti, men att han istället kunde få *certepartiet som säkerhet* för kreditavtalets fullgörande. Den utgående frakten skulle säkra kreditgivarens fordring på liknande sätt som man vid entreprenadkontrakt brukar låta entreprenadsumman stå inne som säkerhet för varukrediter som lämnats av en underentreprenör.[5] Om ett sådant säkerhetsavtal vore sakrättsligt verksamt, kunde certepartiet bli ett synnerligen gynnsamt kreditinstrument vid sidan av fartygsinteckningarna. Den redare, som tecknat ett gynnsamt certeparti för ett ännu obyggt fartyg — ett förfarande som tydligen praktiseras i stor utsträckning — kunde då exempelvis med certepartiet som säkerhet kontakta ett varv för byggning av ett lämpligt fartyg. Det låge sedan i varvets intresse att färdigställa fartyget i tid, så att certepartiet kunde börja utföras på utsatt dag. Efter leveransen kunde varvet genom denuntiation tvinga befraktaren att erlägga förfallande hyresbelopp direkt till varvet. På liknande sätt kunde certepartiet användas vid finansiering genom kreditinstitut; även här förstärks den säkerhet som rederiet kan erbjuda i form av fartygsinteckningar, och även här kunde kreditgivaren genom denuntiation tvinga befraktaren att inbetala förfallande frakt direkt till sig.

Det är emellertid i nordisk rätt tveksamt i vad mån ett sådant säkerhetsavtal — som väl närmast skulle ta formen av en pantsättning — över huvud taget kan tillerkännas någon verkan. I åtskilliga fall anses sålunda fordringar enligt ömsesidigt förpliktande kontrakt varken kunna överlåtas eller förpantas; bland annat anses vid långtida avtalsförhållanden som t. ex. hyresförhållanden

[5] Se Rodhe s. 136.

en sådan transaktion vara oförenlig med gäldenärens (hyresgästens) intresse och möjligheter att utverka ändringar i avtalet.[6] Överfört på befraktningsförhållandet skulle detta innebära: befraktaren kan ha intresse av att med redaren överenskomma om upphörande av avtalet eller om ändringar däri, och denna möjlighet bör ej få betagas honom genom att redaren binder sig att fraktbeloppet för framtiden skall tillkomma en kreditgivare. En redarens bundenhet kan tydligen komma att strida mot befraktarens intresse.

En pantsättning av certepartiet bör emellertid kunna bli fullt verksam under förutsättning av befraktarens godkännande. Vid de verkligt betydelsefulla avsluten, i synnerhet de där de stora oljebolagen på lång tid befraktar projekterade men ej byggda fartyg, möter vanligen inga svårigheter att utverka ett sådant godkännande. Befraktaren är här angelägen om att fartygsbygget kommer till utförande och är vanligen beredd att medverka till dess finansiering; det lär förekomma att befraktarna i sådana situationer till kreditgivarna överlämnar skuldförbindelser på i framtiden förfallande frakt, för att därmed underlätta finansieringen.

Även om sålunda en pantsättning av certepartiet är juridiskt möjlig genom befraktarens godkännande och faktiskt praktiseras i betydande utsträckning, synes emellertid certepartiets värde som säkerhet för kreditgivaren inte vara särskilt stort. I nuvarande befraktningspraxis avser certepartiet alltid utförande av en transportprestation med ett visst — låt vara kanske ännu obyggt — fartyg, och i regel utan någon rätt för rederiet att substituera ett annat fartyg. Om fartyget försäljs, frivilligt eller i konkurs, kan alltså redaren inte längre fullgöra avtalet, och därmed upphör även befraktarens förpliktelser; frakten, som skulle tjäna som säkerhet, slutar att utgå. Eftersom certepartiet inte heller följer med fartyget, har det tydligen helt spelat ut sin roll som säkerhet. När det som bäst behövs — vid redarens konkurs — sviker det fullständigt.

Man kan fråga sig om certepartiet skulle äga större värde som tilläggssäkerhet i fall där det innehåller en substitutionsklausul,

[6] Ussing, Obligationsretten, 4 uppl. 1961, s. 234, Tiberg, Skuldebrevsrätt, Sthlm 1967, s. 31 f; jfr Undén, Om panträtt i rättigheter, 2 uppl. Lund 1923, s. 142 ff, Trygger s. 212 ff, samt allmänt Rodhe s. 136 vid not 8.

som tillåter redaren att utbyta fartyget. Att en befraktare i ett långtidsförhållande skulle tillåta redaren att fritt substituera fartyget är väl visserligen knappast tänkbart, men befraktaren kunde tänkas gå med på att ett visst nämnt fartyg eller ett fartyg med vissa nämnda specifikationer skulle vid behov få insättas istället för det ursprungligen ställda fartyget. I anslutning härtill kan frågas om inte ett så kallat transportkontrakt, vilket lämnar redaren fri att utföra transporten med vilket fartyg han vill, skulle lämpa sig väl som sådan extrasäkerhet. Blotta överlåtelsen av det först insatta fartyget skulle i dessa fall inte utan vidare omintetgöra säkerheten, eftersom frakten skulle fortsätta att utgå så länge avtalet vederbörligen fullgjordes.

Svårigheten ligger tydligen i att avtalet kanske inte vederbörligen fullgöres. Om redaren på grund av obestånd eller konkurs över huvud taget inte kan utföra de utlovade transporterna upphör ju även befraktarens skyldighet att erlägga frakt, och kreditgivaren får inga belopp inbetalade på det kontrakt han håller som säkerhet. Inte ens den närmast förfallande månadsfrakten torde befraktaren behöva erlägga, ty obeståndet eller konkursen bör ge honom fog att antecipera mora och på den grunden omedelbart häva fraktavtalet.[7] Är certepartifrakten hög i förhållande till rådande marknadsfrakt kunde kanske kreditgivaren eller konkursboet ha intresse av att fortsätta utförandet av certepartiet genom att själva chartra tonnage, som de då får billigt på marknaden; är frakten låg har de uppenbarligen inget sådant intresse. Emellertid kan en sådan substitution av gäldenär inte heller här genomdrivas mot befraktarens vilja, ty genom att gå med på att *fartyget* får substituteras kan befraktaren ingalunda sägas ha godkänt att även *redaren* — hans huvudgäldenär — får utbytas.

[7] I sjölagen finns ingen föreskrift av detta innehåll; man kunde närmast vänta sig att finna en sådan i § 146 i tidsbefraktningskapitlet. Emellertid finns vid de med befraktning likartade hyres- och arrendeförhållandena särskild föreskrift om hävningsrätt vid fastighetsägarens resp. jordägarens konkurs, se NyttjL 3: 29 och 2: 32. Det brukar även anses att bestämmelsen i KöpL 39 § om stoppningsrätt är ett uttryck för en allmän princip om hävningsrätt vid anteciperad mora, se Almén § 39 vid not 135 a, Karlgren TfR 1938 s. 471 och Kollegium i Allm. Obligationsrätt I s. 72. Mer neutral är Rodhe s. 188 f, 714. För tillåtligheten av analogien från den allmänna civilrätten, jfr Grönfors, Befraktarens hävningsrätt s. 27 f.

Det återstår då tydligen att tänka sig möjligheten att förmå befraktaren att från början godkänna en substitution av bortfraktare i händelse av den ursprunglige bortfraktarens konkurs. Ett sådant arrangemang kunde utnyttjas så att kreditgivaren eller konkursboet övertar fartygets drift och så får tillfälle att intjäna den gynnsamma frakten enligt certepartiet; vid transportkontrakt eller certepartier med substitutionsklausul kunde de dessutom ha möjlighet att slutföra avtalet med chartrat tonnage. Det synes dock knappast troligt att befraktaren går med på en sådan lösning med mindre kreditgivaren ställer sig som garant för avtalets fullgörande och sålunda även i en stigande marknad — där frakten kommer att framstå som ogynnsam eller rentav förlustbringande för bortfraktaren — måste inträda i avtalet vid redarens konkurs. En sådan lösning torde knappast vara tilltalande för någon kreditgivare.

Även utan några möjligheter till effektiv pantsättning av certepartiet, kan det nog ofta hända att kreditgivaren inte behöver dra sig alldeles tomhänt ur spelet. Han kan ha vissa möjligheter att utnyttja ett för redaren gynnsamt certeparti som förhandlingsbas, innan redarens konkurs blivit ett faktum. Befraktaren måste vara angelägen att bli av med detta certeparti, i synnerhet om en stor del av certepartitiden återstår. Har då kreditgivaren möjligheter att genom lämpliga kapitalinjektioner hålla verksamheten igång, kan kanske befraktaren förmås att acceptera en substitution av redare emot en mindre reduktion av frakten.

4. Bortsett från vad förhandlingsvägen eventuellt kan ha att erbjuda förefaller det tydligen vid nuvarande rättstillstånd knappast möjligt för en kreditgivare att utnyttja det värde som ligger i ett för redaren gynnsamt långtidscerteparti eller annat långtida fraktavtal. Tydligen skulle dock vissa fördelar i kredithänseende kunna vinnas om certepartierna kunde bindas starkare vid fartygen, så att de kvarstode även efter en försäljning. Man har på senare tid ifrågasatt om inte *registrering av certepartier* vore en lämplig lösning på problemet, på liknande sätt som då det gäller nyttjanderätt till fast egendom. Syftet skulle dock här vara ett vidare än inom fastighetsrätten.

Vid inteckning av nyttjanderätt till fastighet är ju syftet enbart

att uppnå sakrättsskydd för nyttjanderätten, som tänks äga större värde för nyttjanderättshavaren än hyresersättningen gör för fastighetsägaren. Att nyttjanderättshavaren därmed skulle bli bunden även gentemot en förvärvare av fastigheten är inte någon nödvändig konsekvens av att han tillerkänts sakrättsskydd, men det är ett problem som man knappast har haft anledning att grubbla över inom fastighetsrätten.[8]

Annorlunda är förhållandet när det gäller sjöfartens behov av långtidskredit. För kreditgivaren är det just »hyresersättningen» — alltså tidsfrakten — som är av betydelse, och vars utbetalning måste säkras även i situationer där befraktaren på grund av marknadsfraktens nedgång har förlorat intresse av att fasthålla vid certepartiet. Befraktaren måste i varje situation bindas att fortsätta att fullgöra sitt avtal. Om därför registrering av certepartier bleve utformad efter mönster av inteckning av nyttjanderätt inom fastighetsrätten och sålunda skulle meddelas närmast i befraktarens intresse och gälla endast till hans förmån bleve den knappast av någon betydelse för fartygskrediten. Ur kreditsynpunkt är istället det viktiga att befraktaren i största möjliga utsträckning bindes att även gentemot en ny ägare fortsätta att fullgöra avtalet.

Vid tidpunkten för certepartiets ingående vet varken befraktare, redare eller kreditgivare hur fraktmarknaden kan komma att utveckla sig i framtiden. De är alla ense om att certepartiet skall ingås därför att det för dem alla ter sig gynnsamt. Det är ju därför som certepartiet över huvud taget tecknas för en lång framtid med en fast fraktsats, som sällan eller aldrig modifieras genom några glidskale- eller indexklausuler för ändrade konjunkturer. Det är tydligen för samtliga ett önskemål att certepartiet blir bestående, och läget kan därför tänkas inbjuda till att parterna — befraktare, redare och kreditgivare — i ett trepartsavtal skulle överenskomma att certepartiet skulle intecknas. För framtiden finge då befraktaren räkna med att avtalet alltid skulle gälla i detta fartyg, även om det skulle byta ägare, men i gengäld kunde han räkna med att alltid ha fartyget till sin disposition till den ursprungligen fastställda frakten.

[8] För antagandet av sådan bundenhet kunde den motsvarande regeln beträffande fordringsinteckning sägas tala, men situationen kan dock här ej betecknas som helt analog.

För att inteckningen skall kunna ges denna verkan gent emot befraktaren måste emellertid vissa krav vara uppfyllda.

För det första torde det vara nödvändigt att inteckningen beviljas endast på befraktarens ansökan. En långtidsbefraktning, i synnerhet där den tecknats redan före fartygets tillkomst, bygger ofta på befraktarens personliga förtroende för redaren, och man kan under sådana omständigheter inte medge att övriga parter får genom inteckning av certepartiet binda befraktaren även gentemot en framtida köpare av fartyget. Den befraktare, som fäster avgörande vikt vid redarens person, kan ju då avstå från att söka registrering med mindre han erhåller tillfredsställande garantier från rederiet eller kreditgivaren. För undvikande av spekulation torde dock befraktaren böra vara hänvisad att antingen genast inteckna sitt certeparti eller helt avstå från inteckning. Det torde däremot ej vara nödvändigt att redaren eller kreditgivaren biträder registreringsansökan. Vad redaren beträffar kan han inte anses äga något legitimt intresse att motsätta sig registrering av de rättigheter till fartyget, som han upplåtit. Inte heller den kreditgivare som har utgivit lån på grundval av ett redan ingånget certeparti har någon anledning att motsätta sig registrering av detta, eftersom han kan förväntas ha grundat sin uppfattning om fartygsvärdet på den frakt som gäller enligt certepartiet. Å andra sidan bör en kreditgivare skyddas mot att senare ingångna certepartier med låg fraktsats får inkräkta på det fartygsvärde som kan realiseras vid en försäljning. Bäst undvikes detta genom att certepartier och fordringsinteckningar erhåller prioritet i tidsföljd. Vid en exekutiv försäljning bör då fartygets marknadsvärde enligt gällande fraktsatser vara åtkomligt genom att fartyget befrias från det senare registrerade certepartiet, om så skulle vara nödvändigt för gäldande av kreditgivarens fordran.[9]

För det andra torde det vara erforderligt att på något sätt fastställa den ram inom vilken befraktaren skall vara skyldig att acceptera en ny ägare av fartyget som bortfraktare enligt certepartiet. Vid en fullkomligt fri substitutionsrätt kan man väl knappast räkna med att någon befraktare skulle gå med på att inteck-

[9] Att eventuella sjöpanträtter kan äga denna verkan följer därmed a fortiori; de undanträngер ju till och med inteckningen.

na sitt certeparti. Genom en lämplig begränsning av substitutionsrätten kunde man emellertid göra registreringsmöjligheten mer attraktiv för befraktarna. Det har invänts, att inte ens den registreringsmöjlighet som föreligger i Danmark och Norge, vilken över huvud taget inte binder befraktaren att godta substitution av redare utan endast verkar till hans fördel, genom att bereda honom sakrättsskydd, har blivit utnyttjad i någon nämnvärd utsträckning. Detta bör emellertid ses mot den bakgrunden, att dansk och norsk rätt medger befraktaren ett visst sakrättsskydd även utan registrering.[10] Dessutom kan just den omständigheten att den här diskuterade registreringsmöjligheten medger ett effektivt utnyttjande av certepartiet som säkerhet tänkas vara en pådrivande faktor: för att få bygget till stånd kan befraktaren vara beredd att acceptera den substitutionsrätt som är nödvändig för att säkerhetssyftet skall uppnås.

En möjlighet att fastställa gränserna för substitutionsrätten vore att införa en generalklausul av en typ som möter inom hyresrätten: certepartiet skulle fortbestå där fartyget överlåtits till en redare med vilken befraktaren skäligen kunde åtnöjas. Tillämpningen av en sådan bestämmelse bleve dock säkerligen vansklig. Det är även svårt att tänka sig att en storbefraktare som t. ex. Esso eller BP skulle acceptera substitution på så lösa villkor.

Att meddela mer detaljerade föreskrifter synes ungefär lika svårgenomförbart. Man kunde ifrågasätta att befraktaren exempelvis inte skulle behöva finna sig i en försäljning utomlands. Med tanke på den stora frekvensen av utlandsförsäljningar inom rederibranschen vore dock registreringsförfarandet tämligen meningslöst om certepartiet inte skulle bibehållas i sådana fall. Befraktarens intresse borde istället tillgodoses genom en i görligaste mån internationell reglering av befraktningsavtalet och dess verkan efter överlåtelse. Då någon omedelbar större anslutning kanske kan vara svår att nå, kunde det i så fall bli nödvändigt att befraktarna skulle vara obundna vid försäljning till ett stort antal länder, samtidigt som ramen av berättigade redare dock bleve alltför vid för de flesta befraktares behov.

[10] Se härom min artikel om Nyttjanderättshavarens sakrättsliga skydd, SvJT 1964 s. 515 f.

5. Det synes emellertid finnas en utväg som borde kunna accepteras även av befraktarparten. Det är framför allt vid redarens obestånd som kreditgivaren har behov av en garanti att befraktaren ej kan dra sig undan; av mindre praktisk betydelse torde risken vara att redaren obehörigen överlåter fartyget och på det sättet befriar befraktaren från hans obligationer, i all synnerhet när det gäller för redaren gynnsamma certepartier. Vid obestånd och i konkurs kan emellertid kreditgivaren utöva en viss kontroll över läget; det avgörande för honom är inte här att fartyget kan fritt försäljas med bibehållet certeparti, utan att han själv erbjuds möjligheter att insätta en redare som äger rätt att fortsätta certepartiets utförande och sålunda intjäna den gynnsamma frakt, som är kreditgivarens viktigaste säkerhet. Det skulle då för kreditgivarens skydd vara nog om befraktaren själv finge vid certepartiets ingående ange ramen för den substitution han är beredd att acceptera; till nöds kunde han väl åtminstone acceptera kreditgivaren själv, vilken kan ha möjligheter att överta administrationen av fartyget och sålunda realisera sin säkerhet under certepartiets giltighetstid.

En redare inom den gynnade kretsen bör alltid kunna åberopa certepartiet efter förvärv av fartyget på exekutiv auktion. Huruvida befraktarrätten — där den framstår som en belastning på fartyget — skall överleva exekutionen, bör däremot enligt det tidigare sagda bero på om certepartiet kan bibehållas utan uppoffring av bättre prioriterade penninginteckningshavares rätt. Penninginteckningarnas fortbestånd, slutligen, kan bestämmas enligt eljest gällande regler.[11]

Det sist sagda skulle medföra att kreditgivarens inteckning ofta måste bortfalla vid exekutionen, och fördelen av det pålitligare fartygsvärdet bör därför ha gjort sig gällande redan vid denna. För det fall att certepartiet verkar höjande på värdet märks, att det knappast bör kunna åligga auktionsförrättaren — numera överexekutor — att vid försäljningen bedöma, huruvida förvärvaren av fartyget skall anses tillhöra den krets av redare, som befraktaren förklarat sig vilja åtnöjas med. Överexekutor kan sålunda inte vid försäljningen ange, att fartyget säljes *med* bibehål-

[11] Se nedan s. 289 f; även regler om lägsta bud kunde införas utan våda.

let certeparti. Däremot kan han i de fall, där ett ogynnsamt certeparti måste offras för tillgodoseende av en bättre prioriterad inteckningshavares rätt, ange att fartyget säljes *utan* certeparti.

Hur skall då en inropare av fartyget vid den exekutiva auktionen ha möjlighet att bedöma, huruvida certepartiet gäller eller icke? Har certepartiet en i förhållande till marknadsfrakten låg fraktsats måste han alltid räkna med att befraktaren kan vilja fasthålla vid certepartiet. Är det däremot fråga om ett certeparti med hög fraktsats, som inroparen kan ha intresse av att det förblir gällande, får han hämta ledning av hur befraktaren angivit ramen för accepterade redare, vilket bör finnas angivet i själva registret. Är det tydligt, att inroparen tillhör den accepterade kretsen, kan han lugnt bjuda det pris som motiveras av det gynnsamma certepartiet. Är däremot frågan tveksam kan han föranledas att bjuda ett lägre pris, ned emot det värde som fartyget utan certeparti skulle betinga på den öppna marknaden. Han riskerar tydligen, att befraktaren upphör att fullgöra certepartiet. Skulle denna situation inträffa, bör inroparen kunna stämma befraktaren för avtalsbrott, varvid domstol får tillfälle att pröva den närmare innebörden av vad befraktaren angivit angående tillåtlig substitution.

Registreringens verkan skulle i enlighet med det ovanstående kunna sammanfattas så, att en förvärvare av fartyget alltid måste räkna med certepartiets bestånd, medan däremot befraktaren gentemot en ny ägare bleve bunden endast inom de gränser som han själv angivit. För en inropare av fartyget utanför den av befraktaren accepterade kretsen verkar certepartiet alltså närmast som en belastning — befraktaren kan fasthålla vid det för redaren ogynnsamma certepartiet men frånträda det för redaren gynnsamma — liksom nu är fallet med registrerade certepartier enligt norsk och dansk rätt. En inropare inom den accepterade kretsen bör dock vara beredd att betala ett pris över marknadsvärdet, där fartyget går på ett gynnsamt långtidscerteparti, varav han kan dra nytta i framtiden.

Det förhållandet, att certepartiet tydligen kan verka främst som en belastning för en förvärvare är naturligtvis ägnat att trycka priset vid en fartygsförsäljning.[12] Ur kreditgivarens synpunkt synes

[12] Av denna anledning rekommenderades av prof. Brækhus vid Oslo-seminariet 1964 att all registrering av långtidscertepartier borde förbjudas.

emellertid detta inte vara någon allvarlig invändning mot att certepartiet registreras. Även om bundenheten vid långtidscertepartiet medför att vårt fartyg vid stigande fraktmarknad inte får full del av den allmänna höjningen av fartygs marknadsvärden, finns i allmänhet ingen anledning att anta, att dess värde skulle *minska* på grund av konjunkturförbättringen. Tvärtom är ju kreditavtalet ingånget under förutsättning att frakten skall vara den i certepartiet angivna; senare ingångna certepartiet skulle som tidigare framhållits inte tillåtas inkräkta på säkerheten utan få prioritet efter inteckningarna. Endast vid en mer allmän kostnadsstegring, som ökar fartygets driftskostnader, kan man ha anledning att räkna med möjligheten av att en konstant, på lång tid bunden frakt minskar nettofrakten och därmed leder till ett lägre fartygsvärde. Detta är dock inte något speciellt för rederibranschen utan något som kreditgivare alltid måste räkna med.

Önskvärt vore tydligen genomförandet av en internationell reglering om certepartiets bestånd på grund av registrering. En sådan reglering kan dock knappast förväntas inom överskådlig tid — frågan, som tidigare stått på CMI:s dagordning, har numera avförts därifrån. Den nya panträttskonventionen berör ej frågor om certepartiregistrering och lämnar uttryckligen öppet huruvida certepartiet skall bestå vid en exekutiv försäljning av fartyget.[13]

Emellertid behöver inte avsaknaden av internationell reglering medföra att en registrering i fartygets hemland blir helt verkningslös. Under förutsättning att den inhemska rätten anser certepartiet bestå för den gynnade kretsen även efter en utländsk exekutiv försäljning bör en köpare inom kretsen vara beredd att överbjuda utländska köpare, som efter exekutionen inte kan dra nytta av det långtida fraktavtalet. Om kreditgivaren själv tillhör den gynnade kretsen bör han själv kunna bjuda på fartyget, och i regel kan han därvid erbjuda kvittning mot intecknad gäld, varigenom eventuella valutasvårigheter i viss mån torde kunna undvikas.

6. Den registreringsmöjlighet, som hittills diskuterats, bygger på principen att certepartierna skulle kunna knytas till fartygen och på så sätt påverka dessas värde. Tanken har även framkastats att

[13] Nya panträttskonventionen art. 11 mom. 1 st. 2.

man skulle kunna registrera själva pantsättningen av certepartiet för att på så sätt informera en köpare av fartyget om existensen av ett certeparti som måste respekteras. När det gäller för befraktaren ogynnsamma certepartier — och det är ju i regel vid sådana som kreditgivaren har något behov av skydd, därför att befraktaren vill komma ifrån dem — kan väl målet knappast uppnås annat än genom att befraktaren biträder registreringsansökan; annars bör han vid en försäljning vara fri att dra sig undan med hänvisning att han inte godkänner den nye redaren. Naturligast torde dock vara att registreringen av pantsättningen endast tjänar som komplement till en registrering av själva certepartiet. Registreringen skulle då fylla syftet att omöjliggöra för en förvärvare att i god tro inkassera månadshyra som rätteligen skulle tillkomma kreditgivaren.

Av särskild betydelse bleve dock en sådan registrering av pantsättningen vid en eventuell exekutiv försäljning av fartyget. Vid försäljningen skulle ju, som tidigare framhållits, inteckningssäkerheten ofta bortfalla, och inteckningshavaren skulle få nöja sig med den betalning som möjliggöres av det bjudna priset. I denna situation skulle det pantsatta certepartiet tjäna som verklig och värdefull säkerhet för kreditgivaren.

C. Skaderisker m. m.

1. Kontroll över fartygets användning s. 113 — 2. Säkerhetens utsträckning till utfallande frakt s. 118 — 3. Utsträckning till skadestånd och haverisersättning s. 123 — 4. Utsträckning till försäkringsersättning s. 127.

1. Kreditgivarens säkerhet hotas av de risker som fartyget utsättes för under sin användning. Det kan gälla kollisioner eller andra olycksfall, skador vid lastning eller lossning, men även risker för embargo eller uppbringning eller förluster på grund av myndigheters åtgärder.

Man kunde med anledning härav ifrågasätta om inte kreditgivaren borde för bevarande av sin säkerhet ha en viss *medbestämmanderätt beträffande fartygets användning*. Bestämmelser av sådant innehåll förekommer dock veterligen ej i de gällande kreditavtalen, och önskemål i sådan riktning brukar från kreditinstitu-

tens sida inte sträcka sig längre än att långivarna möjligen borde ha en viss medbestämmanderätt ifråga om företagande av större reparationer. Denna fråga har särskild betydelse i de länder — t. ex. Norge och Danmark — där reparationsvarvet erhåller en retentionsrätt som anses ha bättre förmånsrätt än fartygsinteckning. I Sverige ligger emellertid retentionsrätten i förmånshänseende sämre till än fartygsinteckningen, varför samma behov knappast föreligger.[1]

Även om kreditgivaren inte i vanliga fall har någon medbestämmanderätt över fartygets användning, kan det tänkas att han får utöva en viss kontroll där särskild anledning finns att anta, att säkerheten kan sättas i fara. I olika rättssystem finns regler av sådant innehåll, mestadels av innebörd att borgenären kan utverka domstols föreläggande för redaren att upphöra med en verksamhet som sätter säkerheten i fara.[2] Särskilt långt går anglosachsisk rätts regler om *mortgage,* vilka tillåter borgenären att vid behov överta fartygets drift.[3]

I svensk rätt finns inga generella lagbestämmelser om borgenärs rätt att ingripa vid anledning till misstanke om att hans säkerhet sättes i fara. En särskild regel i fartygsinteckningslagen talar endast om fordringens förfallande när det konstaterats att fartyget »varder av ägaren vanvårdat eller fördärvat» eller vid fartygets kondemnering eller försäljning till utländsk man.[4] Inte desto mindre kan det förefalla att finnas behov för kreditgivaren av att motsätta sig exempelvis fartygets användning på riskabla trader eller för transporter som på annat sätt kan sätta säkerheten i fara. Frågan blir då huruvida någon allmännare princip kan åberopas som stöd för ett ingripande i sådana fall.

Ifråga om fast egendom stadgas i inteckningsförordningen, lik-

[1] Jfr nedan s. 244.

[2] Sålunda exempelvis för Tyskland Schiffsrechtesgesetz § 39 st. 2, Abraham s. 221 f, Frankrike Ripert II s. 57 f, Italien Berlingieri s. 85 ff med hänvisningar i not 143 till åtskilliga andra rättssystem.

[3] Administration of Justice Act, 1956, sec. 1 och 2; Temperley, Merchant Shipping Acts s. 29, Halsbury's Laws s. 100 f; i U.S.A. förutsätts dock »default of any term or condition of the mortgage», Ship Mortgage Act 1920, sec. 30 subs. K.

[4] FIL 28 §.

som i den senare fartygsinteckningslagen, att endast ägarens vanvård eller fördärvelse av egendomen bringar fordringen att genast förfalla till betalning;[5] bestämmelserna om kondemnation och försäljning till utländsk man har ingen tillämpning eller ingen aktualitet beträffande fast egendom. I de äldre lagarna om underpant i lösöre, nämligen lagen om panträtt i spannmål,[6] lagen om inteckning i jordbruksinventarier[7] samt i förlagsinteckningsförordningen[8] finns däremot regler som möjliggör ingripande — mestadels genom att fordringen förfaller till betalning — redan där det skäligen kan befaras att säkerheten kommer att väsentligen minskas. Mer obestämd är avbetalningsköplagen, som för godsets återtagande i andra fall än dröjsmål med betalningen förutsätter att köparen åsidosatt någon »förpliktelse» vars uppfyllande är av väsentlig betydelse för säljaren.[9] Lagberedningen har i förslaget till ny jordabalk följt bestämmelserna i inteckningsförordningen om vanvård och fördärvelse såsom förfalloanledning,[10] men med tillfogande av att skadan inte behöver ha förorsakats av ägaren.[11] Slutligen har förlagsinteckningskommittén frångått förlagsinteckningsförordningens regel om ingripande redan vid fara för säkerhetens minskning och har i den nya lagen om företagsinteckning anknutit till jordabalksförslaget;[12] kommittén åberopar att den praktiska skillnaden blir obetydlig bland annat därför att inteck-

[5] IF 31 §.

[6] I 16 § stadgas att panthavaren genom överexekutors förmedling får sätta sig i besittning av partiet vid förebringande av sannolika skäl för att partiet icke väl vårdas samt i vissa andra fall.

[7] Enligt 10 § äger inteckningshavaren rätt att kräva omedelbar betalning bl. a. om det skäligen kan befaras att på grund av gäldenärens förvållande inteckningshavarens säkerhet kommer att märkligt minskas.

[8] I 11 § medges fordringsägaren rätt att kräva omedelbar betalning bl. a. om det skäligen kan befaras att på grund av gäldenärens förvållande inteckningshavarens säkerhet kommer att märkligt minskas.

[9] 11 §. I motiven uttalas att regeln är avsedd bland annat för fall där köparen vanvårdar, övergiver eller uthyr godset.

[10] Jordabalksförslaget 8: 14.

[11] SOU 1960: 25 s. 198 f. Beredningen hänvisar samtidigt till lagen den 6 juni 1930 om begränsning av rätten att avverka skog å intecknad fastighet, vilken möjliggör förelägganden för fastighetsägaren.

[12] Företagsinteckningslagen 15 § 3 st.

ningshavaren »i många fall icke hinner inskrida innan faran förverkligats.»[13]

Det kan emellertid vara lämpligt att man söker hålla skiljelinjerna klara mellan olika grader av ingripande som kan tillåtas en panthavare vilken ser sin säkerhet satt i fara. Vid handpantsättning tillämpas en allmän regel att panthavaren får sälja panten när den är utsatt för förskämning eller förstörelse,[14] men att han inte kan få någon ny pant eller kräva omedelbar betalning på grund av en konstaterad förstörelse.[15] En sådan regel lägger faran för pantsäkerhetens upprätthållande på panthavaren. Vid underpantsättning förblir panten i ägarens besittning, vilket medför en ändamålsförskjutning: panthavaren får ett ökat intresse av att kunna lita på säkerhetens bevarande. Detta intresse kan tillgodoses så att ägaren får bära faran för säkerhetens bestånd, eller så att han ålägges att ta vård om panten, eller så att panthavaren får vissa kontrollmöjligheter med avseende på pantens användning; kombinationer av dessa metoder kan även tänkas. Att ägaren bär faran innebär tydligen att han utan exculpationsmöjlighet svarar för att panten vidmakthålles: går panten under kan avtalet hävas, och skulden förfaller till betalning. Denna metod har valts i nya jordabalksförslaget och företagsinteckningslagen. Om ägaren ålägges att ta vård om panten, bör försummad vård betraktas som avtalsbrott, som kan föranleda föreläggande om bättre vård eller vid försämring av panten hävning. Detta vårdmoment finns med i all underpantlagstiftning, inklusive jordabalksförslaget och företagsinteckningslagen. Det rena vårdansvaret, som bland annat förekommer i inteckningsförordningen, medför emellertid icke att pantens casuella undergång faller pantägaren till last, även om det är möjligt att pantägaren kan åläggas att exculpera sig för att undgå att fordringen genast förfaller till betalning. Metoden att ge panthavaren en viss kontrollmöjlighet, slutligen, illustreras av de äldre lagarna om underpant och av

[13] SOU 1964: 10 s. 125.

[14] Undén I s. 209, Hasselrot, Handelsbalken VIII, Sthlm 1905 s. 1774. Regeln bör ej sammanblandas med de regler vid underpant som låter pantägaren svara för säkerhetens upprätthållande, såsom sker i Undén II[2] s. 511.

[15] Undén I s. 210.

förlagsinteckningsförordningen, vilka tillåter panthavaren att kräva betalning så snart godset utsätts för fara. När så sker bör det enligt dessa lagar vara möjligt för panthavaren att utverka exekutiv säkerhetsåtgärd, närmast kvarstad,[16] i avvaktan på domstols utslag att pantfordringen förfallit till betalning.

Fartygsinteckningslagen har efter mönster av inteckningsförordningen ålagt ägaren en vårdplikt, samtidigt som den efter ordalagen lägger risken för fartygets kondemnation på fartygsägaren.[17] Det är i varje fall tydligt att lagen inte inrymt någon befogenhet för inteckningshavaren att lägga sig i pantägarens skötsel av fartyget. Tydligt är vidare att senare lagstiftning på andra områden inte uppvisar några drag av sådan kontrollrätt, utan att denna tvärsom avskaffats i det senaste lagkomplexet (företagsinteckningslagen), och att utvecklingen gått mot ett objektivt ansvar.

Det förhållandet att fartyg är utsatta för särskilt stora risker, och att redaren genom sitt sätt att driva fartyget har stora möjligheter att reglera dessa, kan under dessa omständigheter inte tagas till intäkt för att inteckningshavaren skulle kunna tillerkännas någon rätt att övervaka rederiets riskbedömningar. Praxis tiger helt i dessa frågor, och inget stöd kan således anföras för att fordringen skulle förfalla till betalning emedan redaren låter fartyget utsättas för risker. Under sådana omständigheter finns det inte heller utrymme för att handräckningsvis[18] eller genom dom-

[16] Kvarstad (UL 179 §) torde här vara den rätta åtgärden, och det har sagts att den kan begränsas så att den möjliggör visst utnyttjande av egendomen, se Nilsson-*Stjernqvist*, Om handräckningsutslag, Lund 1946, s. 177; jfr dock nedan s. 268.

[17] Motiven ger emellertid knappast stöd för att denna inkonsekvens skulle vara medveten; departementschefen uttalar endast (NJA II 1902 nr 3 s. 41) att faran för rättsförlust avsetts föranleda pantfordringens förfallande »ej mindre då fartyget kondemnerats, än även då det av ägaren vanvårdas eller fördärvas».

[18] Handräckningsåtgärder av olika slag förutsätter alltid ett anspråk vars prövning kan utmynna i en fullgörelsedom. Så är fallet med säkerhetsåtgärder (Hassler s. 371), vilka vidtas i anslutning till en pågående rättegång (UL 187a §) eller inför en förestående rättegång, vilken måste inledas senast inom en månad vid äventyr att åtgärden eljest förfaller (188 §). Så är även fallet med de bestående utslagen, vilka genom en utsträckt analogi från UL 191 § har kommit att avkunnas i mycket skilda typer av

stolsförelägganden[19] tvinga redaren att upphöra med den riskabla verksamheten. Ännu mindre finns något utrymme för att låta fartyget överlämnas till sysslomans vård.[20] Genom att i låneavtalet försäkra sig om att fartyget får användas endast i laglig fart eller endast med på annat sätt angivna begränsningar kan emellertid kreditgivaren stämpla vissa användningar som avtalsstridiga, vilket kan motivera förelägganden och vid väsentliga avvikelser hävningsrätt.

2. I praktiken torde emellertid sådana inskränkningar inte vara vanliga, utan redaren brukar ha en i huvudsak fri bestämmanderätt över fartyget. Intresset inriktar sig istället på kreditgivarens möjligheter att vid fartygets undergång täcka sig ur annan egendom. Vid riskabel användning av fartyget kunde det vara av betydelse för kreditgivaren att få *hålla sig till frakten*, vilken i krissituationer — t. ex. vid transport till blockerade hamnar — kan stiga alldeles oerhört. Om redaren sänder sitt fartyg till en sådan hamn ökas riskerna för fartyget, och det kan även hända att försäkringsskyddet helt bortfaller, varvid visserligen kreditgivaren i vissa fall kan ha en självständig rätt som icke påverkas av redarens åtgärder med fartyget. Redaren tar den större risken i förväntan på högre utdelning, medan kreditgivaren, vars risk även ökar, saknar möjlighet att tillgodogöra sig den stora frakten, vilken kan vara »payable ship and/or goods lost or not lost».

situationer (Stjernqvist a. a. s. 124 ff; att denna »självtäktsparagraf» inte gärna kan tänjas därhän att ägarens dispositioner med sin egendom skulle falla under lagrummet får väl dock anses tydligt; jfr även Stjernqvist a. a. s. 147 och 183 f, samt RB 13: 1).

[19] Sedan rättegång inletts kan möjligheter finnas att säkra borgenärens krav genom säkerhetsåtgärder företagna av domstol istället för av exekutiv myndighet enligt RB 15 kap. Dom förutsätter däremot att fordringen förfallit, eller att gäldenären genom den riskabla användningen av fartyget brutit mot särskilt kontraktsvillkor.

[20] Sysslomanskap förekommer vid utmätning av fartyg, UL 73 § 2 st., men omfattar där endast uppbärande av frakt eller andra inkomster. Bortsett härifrån torde sysslomanskap handräckningsvis förekomma endast vid skingringsförbud av fast egendom. Möjligen kan en vårdnadshavare med mera begränsade befogenheter insättas vid kvarstad, jfr Stjernqvist a. a. s. 184.

Syftet med en sådan utsträckning av inteckningens föremål skulle inte vara detsamma som syftet med de i det föregående berörda metoderna att pantsätta långtidscertepartier eller knyta dessa till fartygen även efter överlåtelse. Här skulle det inte vara fråga om att för fartyget säkra framtida fraktkrav enligt långtida kontrakt, utan endast att tillförsäkra inteckningshavaren de fraktbelopp som faktiskt utfaller. Därmed faller den invändning som särskilt kan riktas mot säkerhet i framtida fraktbelopp, nämligen att befraktaren måste bli bunden.

En utsträckning av fartygsinteckningens räckvidd till att omfatta utestående fraktbelopp vore inte någon helt unik reform, utan är något som redan praktiseras i flera länder. I Belgien, Schweiz och Turkiet är sålunda fraktbelopp utan vidare inkluderade i inteckningssäkerheten; i Spanien gäller detsamma med mindre annat överenskommits i kreditavtalet; i Italien och Chile är frakten visserligen icke utan vidare inkluderad i säkerheten, men det är möjligt att avtalsvis överenskomma om sådan utsträckning.[21] I England kan inteckningshavaren försäkra sig om frakten för ombordvarande gods genom att vid redarens konkurs ta besittning av fartyget.[22]

För en utsträckning av panträttens objekt till att omfatta frakt kunde även det förhållandet tala, att man därigenom kunde åstadkomma överensstämmelse med reglerna om sjöpanträtt, vilken omfattar såväl fartyg som frakt. Någon fullständig överensstämmelse kan dock näppeligen åstadkommas. Sjöpanträtten omfattar som regel fraktbelopp avseende blott den resa under vilken fordringen uppkommit, något som uppenbarligen inte gärna kunde gälla beträffande fartygsinteckningar. De har inget som helst samband med någon viss resa, och det synes omotiverat att på annat sätt inskränka deras andel i frakten än att de får omfatta all förfallen och ej utbetald bruttofrakt vid det tillfälle när säkerheten tages i anspråk. Dessutom kunde man efter mönster av vad som gäller för sjöpanträtt tillåta att även fraktbelopp som utbetalats

[21] Närmare om dessa förhållanden hos Abraham s. 174, Berlingieri s. 125.
[22] Halsbury's Laws s. 487 f.

till fartygets befälhavare eller redarens agent skulle omfattas av inteckningen, så länge de ej utbetalats till redaren själv.[23]

Hur skulle då denna till frakten utsträckta panträtt göras gällande? Denuntiation hos befraktarna bör inte vara nog för att tvinga dessa att hålla fraktbeloppet inne för inteckningshavarens räkning eller att nedsätta det. En inteckningshavare kan inte gärna tillåtas att i tid och otid genera befraktarna genom att meddela förbud att utbetala frakt till redaren, enbart därför att han hyser farhågor beträffande betalningen. Inte ens där inteckningsfordringen är helt eller delvis förfallen till betalning finns det anledning att medge inteckningshavaren sådana befogenheter, i varje fall så länge ingen metod finnes att klart påvisa att befraktaren är i dröjsmål med betalningen.[24] Än mindre kunde man tänka sig att ålägga befraktarna att hålla reda på bestående inteckningsförhållanden och alltid innehålla fraktbeloppen när det gäller intecknade fartyg. Det synes knappast möjligt att göra fraktbeloppen tillgängliga för inteckningshavaren på annat sätt än genom att hänvisa honom att begära skingringsförbud för frakten[25] eller möjligen kvarstad däri.[26] Som grund för sådan åtgärd bör det ej vara nog att säkerheten upphör — eller på redarens föranstaltande kan bringas att upphöra — så snart frakten erlagts, utan särskilda skäl bör krävas.[27] Till sådana skäl bör kanske kunna räknas den tidigare nämnda situationen att rederiet utsätter fartyget

[23] Genom slutlig utbetalning till redaren går panträtten förlorad. Det må emellertid framhållas, att för sjöpanträtt föreskrivits att vid utbetalning till redarens konkursbo fordringen kan göras gällande mot konkursboet med oförändrad förmånsrätt, SjöL 272 § 2 st.

[24] En sådan lösning anvisas som bekant i SkbrL 2 § beträffande solidariskt ansvarig gäldenärs dröjsmål med betalning av regressfordran.

[25] Denna metod torde för svensk rätt vara den naturligaste; förbudet meddelas då direkt till tredje man, d. v. s. befraktaren; jfr Hassler s. 384, Dillén i SvJT 1946 s. 324 ff.

[26] Jfr beträffande sjöpanträtt ovan s. 90.

[27] Ryghs antagande s. 133 att sådana skäl alltid skulle föreligga beträffande sjöpanträtt, enär säkerheten där upphör vid betalning, torde naturligen utgå från förutsättningen att fordringen är förfallen; i andra fall kan man väl knappast generellt uttala sig om »sabotagerisk». Enligt svensk utsökningsrätt skall det för kvarstad föreligga »fara att gäldenären undansticker eller förstör godset» (UL 179 §), medan skingringsförbud kan be-

för särskilda risker i förhoppning att intjäna en frakt som på grund av en rådande krissituation är högt uppskruvad.

Något större värde som säkerhet torde dock inte denna tillgång till frakten som säkerhet äga för en kreditgivare. Om kreditgivaren begär skingringsförbud i frakten särskilt (alltså ej samtidigt i fartyget) synes detta ej kunna ske förrän frakten förfallit, eftersom i vart fall enligt svensk rätt en fordring i allmänhet inte kan utgöra exekutionsobjekt förrän den förfallit,[28] och detta kan göra det svårt för kreditgivaren att i tid utverka exekutiva åtgärder. Härtill kommer, att befraktningsavtal slutes med befraktare från alla delar av världen, och att den utländske befraktaren ofta kan vara immun mot exekutiva åtgärder från svensk sida. Genom att i fraktavtalet kräva förskottsfrakt kan för övrigt redaren i stor utsträckning ha möjlighet att ytterligare försvåra kreditgivarens möjligheter att stoppa frakten.

Av något större betydelse kan frakten vara som säkerhet vid redarens konkurs eller vid utmätning av fartyget, eftersom skingringsförbud här bör kunna omfatta även under utmätningen förfallande fraktbelopp. I själva verket kan man ha anledning att fråga sig om inte utsökningslagens 73 § 2 st. ger ett visst stöd för att frakten skall rent generellt tillkomma utmätningssökanden, om denne så begär.

»... Utestår frakt ogulden, eller innehaves fraktbeloppet av befälhavaren eller redarens agent eller är redaren eller godsets ägare berättigad till (skade- eller haveriersättning), skall sådan ersättning, där borgenären det yrkar, uppbäras av utmätningsmannen eller av syssloman, som av honom därtill förordnas. Utmätningsmannen kungöre utan dröjsmål den, som det åligger att gälda eller redovisa sådant belopp, förbud att utgiva något till annan än utmätningsmannen eller sysslomannen.»

Stadgandet avser att ansluta sig till sjölagens 272 § och utgår från betraktelsesättet att frakten för sjöpanträttshavarnas vidkommande utgör en adpertinens till fartyget.[29] Genom ett förbiseende,

viljas där »full anledning ej (är) att bevilja kvarstad» (180 §), och fordringen måste därjämte vara förfallen innan den över huvud taget kan utgöra särskilt exekutionsobjekt (jfr nedan i texten).

[28] Trygger s. 445, Hassler s. 319; beträffande fast egendom har särskilt stadgande i UL § 184 ansetts erforderligt.

[29] Jfr Trygger s. 245.

som påtalades av fyra av de sju justitieråden i Högsta Domstolen vid lagförslagets behandling,[30] men som dock återkom i propositionen, blev stadgandet så utformat att även den som saknar sjöpanträtt och följaktligen saknar särskild rätt till frakten kan vid utmätning av fartyget kräva att även frakten inbegripes.

Följden av stadgandet i utsökningslagens 73 § 2 st. förefaller emellertid för inteckningshavarens del endast att bli, att han visserligen har möjlighet att kräva utmätning av såväl fartyg som förfallen och under förrättningen förfallande frakt, men att han saknar panträtt i denna frakt och inte kan göra gällande bättre rätt till den än den som följer av regeln i HB 17: 8 om utmätningssökandens förmånsrätt.

Även om en utsträckning av inteckningssäkerheten till att omfatta förfallna eller förfallande fraktbelopp kunde vara av något värde för kreditgivaren i sådana situationer där även fartyget är åtkomligt för exekution, kan man hysa tvivel om att en reform i denna riktning skulle ha något större intresse för kreditgivarna. I allmänhet torde de utestående eller under exekutionen förfallande fraktfordringarnas belopp vara jämförelsevis litet, och de hotas dessutom i första hand av eventuella sjöpanträtter, som måste tillfredsställas ur fraktfordringen i den mån fartygsvärdet inte täcker övriga fordringshavare. Är fraktfordringen däremot särskilt hög av sådan anledning som tidigare nämnts, nämligen att rederiet sänt fartyget till ett område där krissituation råder, har kreditgivaren andra möjligheter att skydda sig än genom att erhålla del i intjänt frakt. En viss fördel kunde han finna i den s. k. *accelerationsklausul* som finns intagen i de flesta kreditavtal och som också återfinnes i förordningen angående Svenska Skeppshypotekkassan, enligt vilka lånet kan uppsägas med omedelbar verkan bland annat där ställd säkerhet undergått märklig försämring eller för banken betryggande försäkring icke finns. Även om dessa klausuler är något svävande till sin innebörd, kunde de måhända anses omfatta risker för embargo och liknande ingripanden, åtminstone i situationer där redaren mer stadigvarande har engagerat fartyget på den utsatta traden.[31] Av större

[30] Se NJA II 1891—92, nr 2, s. 79 f.

[31] Beträffande FIL:s föreskrifter om uppsägning, se 28 §.

betydelse är emellertid att kreditgivaren kan tillse att försäkringsskyddet anordnas så att det ger honom ett självständigt krav mot försäkringsgivaren, vilket ej påverkas av redarens dispositioner med fartyget. Till dessa förhållanden återkommer behandlingen senare.

Mot en sådan utsträckning av inteckningssäkerheten, som här övervägts, talar även intresset av att inteckningssäkerheten är någorlunda konstant, så att dess värde är beräkneligt för utomstående. Om kreditgivarna skulle behöva räkna med en tämligen osäker möjlighet att i säkerheten kunna inkludera ett fraktbelopp av obestämd storlek torde ökningen av kreditvärdigheten bli så ringa att den ej uppväger nackdelarna med ett svårtillämpat system. Även om man av principiella och historiska skäl bibehållit sjöpanträtternas utsträckning till fraktkrav, har man i svensk lagstiftning ej övervägt att införa en motsvarande regel till förmån för inteckningshavare. Vid fartygsinteckningslagens tillkomst 1901 diskuterades möjligheten över huvud taget inte, och vid 1928 års sjölagsändringar synes frågan ej heller ha berörts.

3. Närmare till hands som botemedel där fartyget utsatts för skada eller förluster ligger den möjligheten att inteckningshavaren skulle få del av utgående skadeersättningar. Man kunde då först tänka sig möjligheten att detta skulle förverkligas genom att inteckningssäkerheten utsträcktes till att omfatta eventuellt utfallande *skadestånd eller haveribidrag* som eljest skulle tillkomma redaren. På motsvarande sätt anses inom den allmänna civilrätten panträtten utsträcka sig till att omfatta sådana surrogat för den förstörda egendomen som skadeståndsersättning.[32] Beträffande sjöpanträtterna har uttryckligen stadgats, att dessa även om-

[32] Enligt Stang var det som skadeståndet skulle ersätta alltid ett visst *intresse* i godset, varav följde att olika rättsägares intressen i godset måste separat värdesättas (Erstatningsansvar, Kristiania 1919, s. 313 f). I regel är man överens om att i vart fall sakrättsägare enligt denna princip har intressen som ger dem självständiga krav gentemot tredje man, se Vinding Kruse, Ejendomsretten III, 3 uppl. Kbhvn 1951, s. 140 f, von Eyben, Panterettigheder, 2 uppl. Kbhvn 1963, s. 101, Ussing, Erstatningsret, 2 tryckn. Kbhvn 1946, s. 164 ff, A. Vinding Kruse, Erstatningsretten II, Kbhvn 1965, s. 385 f med vidare hänvisningar till nyare norsk teori, Karlgren s. 226, Undén I s. 190.

fattar redaren tillkommande skadestånd och haveribidrag.[33] Enligt det traditionella sjöpantsystemet utan personligt redareansvar var det väl närmast en nödvändighet att sjöpanträtten ägde denna vida omfattning, ty om sjöpanträtten ej omfattat utgående skade- och haveriersättningar, skulle ju varje skadefall resultera i en plötslig överföring av en del av redarens förmögenhet från sjöförmögenheten till den för sjöpanträttshavarna (sjökreditorerna) i princip oåtkomliga landförmögenheten, vilket finge betecknas som oberättigat.

Varför har då inte ett motsvarande system införts beträffande fartygsinteckningen? I förarbetena till fartygsinteckningslagen anges för det första, att det »synts vara av nöden att undgå de invecklade rättsförhållanden, som skulle kunna uppstå om panträtten komme att häfta dels vid ett fartyg och dels vid en fordran, med möjlighet av särskilda exekutioner å de olika panterna», en nackdel som man menat vara allvarligare beträffande fartygsinteckningen än beträffande de kortfristiga sjöpanträtterna.[34] De omtalade svårigheterna förefaller emellertid knappast att vara oöverstigliga.

Utsökningslagen tillåter som tidigare framhållits att jämte fartyget får utmätas även frakt samt skade- och haveriersättningar. Att fartyget och frakten kanske ibland måste utmätas på olika orter torde inte behöva medföra några problem av den storleksordning att en i övrigt önskvärd utsträckning av inteckningssäkerheten fördenskull måste undvaras. Inte heller det förhållandet, att det kan finnas flera inteckningshavare som konkurrerar om köpeskilling och utgående ersättningsbelopp synes erbjuda några oöverstigliga teoretiska eller praktiska svårigheter, såsom påpekades redan vid förslagets behandling i Högsta Domstolen.[35] Möjligheterna att utverka skingringsförbud bör beträffande skade- och haveriersättningar vara betydligt gynnsammare än beträffande fraktbelopp, ty dels har här kreditgivaren som regel god tid innan beloppet fastställts, och dels kan åtgärden te sig mer motiverad därför att det ej gäller att innehålla fartygets reguljära avkastning

[33] SjöL 268 § 1 st., ovan s. 91.
[34] Departementschefen i NJA II 1902 nr 3, s. 29.
[35] JustR Grefberg, NJA II 1902 nr 3, s. 30.

utan ett enstaka belopp, vilket inteckningshavaren har intresse av att det används till ett visst ändamål, nämligen reparation av fartyget. Redan risken att beloppet kan användas för andra ändamål borde här motivera ett skingringsförbud.

Det ifrågasattes vid fartygsinteckningslagens tillkomst även, att en distinktion skulle göras mellan ersättningar i sådana fall där fartyget förstörts eller blivit kondemnerat, och ersättningar i fall där fartyget är iståndsättligt. Enligt en medlem i Högsta Domstolen[36] funnes skäl att tillerkänna inteckningshavaren del i ersättningen i det förra fallet, men däremot inte i det senare, därför att man i denna situation kunde ha anledning att förvänta att ersättningen skulle användas till fartygets reparation och sålunda komma inteckningshavaren till nytta. Risken är emellertid uppenbarligen att beloppet inte används på detta sätt. Vid redarens obestånd eller konkurs, alltså de situationer där inteckningen framför allt behövs som säkerhet, kan fartyget komma att säljas i oreparerat skick, därför att konkursboet inte har något intresse av att bekosta en reparation som bara kommer en viss borgenär till nytta, och inteckningshavaren har därmed undandragits den nytta han räknat med att få av ersättningsbeloppet.

Att skadestånd eller haveriersättningar från tredje man inte kommer inteckningshavaren tillgodo är, kunde man kanske mena, en icke särskilt allvarlig brist. Kan inte inteckningshavaren skydda sig genom att betinga sig att fartyget hålles försäkrat och att han själv blir berättigad till utfallande försäkringsbelopp? Försäkringsersättningen får han enligt sjöförsäkringsplanen § 57 mom. 1 ut även om han är berättigad till ersättning för skada som kan utkrävas av tredje man såsom skadestånd eller bidrag till gemensamt haveri.

Emellertid förefaller det som om detta försäkringsskydd kan bli illusoriskt i vissa lägen om inte inteckningshavarens säkerhet utsträckes till att omfatta åtminstone utfallande skadestånd. Det kan hända att en redare — exempelvis därför att han är i omedelbart behov av likvida medel eller möjligen därför att han vill undvika premieökning för framtiden — kan vilja avstå från att utnyttja sin kaskoförsäkring och föredrar att själv göra upp med tredje

[36] JustR Grefberg ibid., jfr s. 31.

man. Att tredje man känt till att redaren var försäkrad hindrar honom inte att med befriande verkan företa en sådan uppgörelse såvida redaren inte redan har krävt eller fått ut sin försäkringsersättning och tredje man känt till även detta.[37] Inte heller inteckningshavaren synes kunna ha någon möjlighet att motsätta sig en sådan uppgörelse, ty i beaktande av 14 § FIL, som över huvud taget inte medger inteckningshavaren del i skadeståndet, är det klart att det är redaren, och icke inteckningshavaren, som äger rätt att förfoga över skadeståndsbeloppet.[38] Om nu redaren träffar en sådan underhandsuppgörelse med tredje man, utan att han därvid kan sägas ha eftergivit sin rätt,[39] torde försäkringsgivaren kunna hävda att han är fri från ansvar såväl mot redaren som mot inteckningshavaren, eftersom skadan redan blivit ersatt.[40] Regeln i FIL 14 § om att inteckningshavaren inte äger rätt till skadeståndet från tredje man har med andra ord på en omväg medfört det resultatet, att den avtalsvis betingade rätten till försäkringsersättningen blivit overksam. Endast genom en särskild försäkring av kreditgivarintresse, som är avsedd att täcka denna typ av förfaranden från redarens sida, kan kreditgivaren förhindra att uppgörelser av dessa slag äventyrar hans säkerhet.

Det nyss nämnda avser uppgörelser angående skadestånd från tredje man. Vad haveriersättningar beträffar, ligger frågan något annorlunda till, på grund av att dessa uppgörs i dispasch, varför en underhandsuppgörelse parterna emellan inte kan förväntas bli aktuell. Att på grund av denna tekniskt betingade skillnad göra en åtskillnad mellan skadestånd och haveriersättningar i nu behand-

[37] *Hellner,* Försäkringsgivarens regressrätt, Upps. 1953, s. 197 f, med hänvisning; Undén I s. 190.

[38] Man kunde tänka sig invändningen att tredje mans krav här är självständigt (se Arnholm, Panteretten, 3 uppl. Oslo 1962, s. 61), och att det därför är oberoende av FIL:s regel, att *panträtten* ej omfattar skadeståndskravet. En sådan invändning skulle dock blotta FIL 14 § på i huvudsak hela dess innehåll. Att FAL 54 §, som tillerkänner panthavaren rätt till del av försäkringsrätten, inte anses komma i strid med 14 § FIL, är en helt annan sak; det gäller här en medvetet införd nyare lagprincip.

[39] Har redaren i uppgörelsen eftergivit sin rätt, torde detta kunna betraktas som en förseelse mot biförpliktelse (jfr Hellner nyss a. a. s. 195), vilken ej borde komma tredje man vid, se Hellner, Försäkringsrätt, s. 321 med not 86.

lade avseende synes emellertid inte motiverat; i egenskap av substitut för ett minskat fartygsvärde bör de båda följa samma öde och antingen helt ingå eller alls icke ingå i säkerheten.

4. Det är emellertid *försäkringsvägen* som erbjuder kreditgivaren de gynnsammaste möjligheterna att skydda sig emot den förlust fartygets förstörelse eller värdeminskning i följd av skada eljest skulle medföra. Fartygsinteckningslagen medger honom emellertid inte heller denna fördel. Tvärtom stadgas här att ersättning för skada på fartyget på grund av tagen försäkring icke häftar i fartygets ställe för fordran, som är i fartyget intecknad; inteckningen omfattar alltså in dubio *icke* det utfallande försäkringsbeloppet.

Om skälet för denna begränsning anges i lagens förarbeten,[41] förutom att den stod i överensstämmelse med vad som gällde sjöpanträtt,[42] att det syntes principvidrigt att en inteckningshavare

[40] Enligt 54 § FAL äger panthavaren ett självständigt intresse och en egen rätt till utfallande försäkringsbelopp, jfr Hult s. 312. Vad denna »självständighet» skall innebära, är dock ej i allo klart; Hult (a. a. s. 300 med not 3) menar att man ej utan lagstöd eller avtal kan anse panthavarens rätt vara oberoende av i försäkringsavtalet grundade invändningar eller av pantägarens dispositioner över försäkringsrätten. Att försäkringsgivaren skulle vara skyldig att utge ersättning även sedan hela sakskadan täckts av skadegöraren på det sätt som anvisas i FIL 14 §, nämligen till redaren själv, förefaller emellertid redan utan ett närmare ingående på den försäkringsrättsliga problematiken osannolikt. — Hela den uppställda frågeställningen om »självständigt intresse» har emellertid i sjöförsäkringen begränsad betydelse på grund av sjöförsäkringsplanens bestämmelser, enligt vilka inteckningshavaren alltid drabbas av följderna av försäkringstagarens förseelse mot biförpliktelser (jfr nedan). I praktiken skulle därför en uppgörelse med skadegöraren alltid medföra en försämring av kreditgivarens säkerhet.

[41] NJA II nr 3 1902, departementschefen på s. 28.

[42] Beträffande hållbarheten av denna parallell anför Hult s. 304 ff att sjöförsäkringen icke utgår från något maximerat kapitalintresse, och att just sjöpanträtterna, till skillnad från fartygsinteckningen, avser krav som ofta kumuleras med sakvärdet och täcks av försäkringen. Panthavaren skulle sålunda sakna konkurrensintresse, och borde då vara hänvisad till att söka sin ersättning hos redaren, som själv utfått försäkringsbeloppet. Oavsett vad som må ha motiverat uteslutandet av sjöpantkraven från regleringen i FAL 54 §, torde dock inga sådana synpunkter som de av

skulle kunna njuta fördel av att fartygsägaren slutit avtal som, såsom det heter, »ådragit honom kostnader och vars ingående berott av hans gottfinnande». Oavsett vilken bärkraft detta argument kan ha haft i och för sig,[43] synes emellertid premisserna i vart fall knappast hållbara i dagens situation. Om de försäkringar som i dag skyddar inteckningshavarna kan nämligen knappast sägas att de beror på försäkringshavarens-redarens gottfinnande. Kreditgivaren ålägger i kreditavtalet redaren att hålla fartyget försäkrat, och om försäkringsskyddet ej upprätthålles genom vederbörlig premiebetalning, ombesörjer kreditgivaren själv för redarens räkning de nödvändiga inbetalningarna. Att premien i de flesta fall enligt kreditavtalet skall erläggas av redaren kan inte vara något hinder för att kreditgivaren skulle få del av försäkringsersättningen; hade den istället måst erläggas av kreditgivaren hade följden endast varit att denne tvungits att såsom riskpremie förbehålla sig en högre ränta.

Vilka är då de försäkringar som kan komma på tal som skydd för kreditgivaren? Bland redarens vanliga försäkringar är P & I-försäkringen och ansvarsdelen av kaskoförsäkringen rena ansvarsförsäkringar, där skadebeloppet tillkommer tredje man och således aldrig kan tagas i anspråk av en kreditgivare. Dessa försäkringar skyddar endast medelbart kreditgivaren, nämligen på så sätt att skadelidande tredje män, som eljest skulle ha fått krav mot fartyget vilka kan vara säkrade av sjöpanträtt, istället får ersättning försäkringsvägen, så att fartyget i full utsträckning blir tillgängligt för kreditgivarna. Denna fråga hör därför naturligt samman med frågorna om konkurrens mellan inteckningssäkerheten och andra krav, vilka kommer att beröras senare.

Vad däremot angår kaskoförsäkringens skademoment — och detsamma gäller i förekommande fall intresse- och eventuella krigsförsäkringar — bör det tydligen finnas ett behov av att tillgodose kreditgivarens intressen. I detta avseende kunde man ifrågasätta en tillämpning av 54 § försäkringsavtalslagen, enligt vilken bland annat panthavare in dubio är berättigade till täckning ur utfallande försäkringsbelopp. Detta innebär icke att panträtten skulle

Hult anförda kunna spåras bakom sjölagens regler om att sjöpanträtten ej omfattar försäkringsersättning.

[43] Kritik häremot, se Hult s. 302, noten från s. 301.

vara utsträckt till att innefatta det substitut för fartygets minskade värde som försäkringsersättningen kan sägas utgöra; i så fall skulle regeln vara oförenlig med 14 § fartygsinteckningslagen. Panthavaren kan sålunda inte äga någon panträtt i försäkringsersättningen, men han kunde tänkas jämte fartygets ägare[44] ha ett självständigt krav mot försäkringsgivaren, ett krav som i de flesta avseenden bleve oberoende av fartygsägarens förseelser mot olika biförpliktelser. Så tolkad skulle regeln inte komma i konflikt med 14 § fartygsinteckningslagen; den säger ju inte att panthavaren har rätt till del i redarens försäkringsersättning, utan den uttalar istället att panthavaren själv är försäkrad.[45]

Trots detta blir 54 § försäkringsavtalslagen knappast att tillämpa vid sjöförsäkring. Regeln är nämligen dispositiv, och dess tillämpning uteslutes av bestämmelserna i sjöförsäkringsplanens §§ 60, 92 och 125. Inteckningshavaren betraktas visserligen även enligt planen som medförsäkrad under försäkringen, med självständig rätt till försäkringssumman vid sidan av ägarens rätt, men han äger i förhållande till försäkringsgivaren icke bättre rätt än någon annan försäkringshavare och drabbas sålunda i samma mån som redaren av konsekvenserna av dennes åsidosättande av olika biförpliktelser vid försäkringen.

Huvudregeln om försäkringens utsträckning till att skydda panthavaren återfinnes för kaskoförsäkringens del i § 92, vilken enligt hänvisning i § 125 gäller även för kaskointresseförsäkring. Panthavaren får i princip en omedelbar rätt till utfallande försäkringsersättning, oavsett om hans fordring förfallit till betalning. Dessutom ger § 92 vissa legitimationsregler, vilka säkrar panthavarens rätt och hindrar försäkringsgivaren att med befriande verkan betala ut hela ersättningen till redaren. Därvid bör observeras att inte redan inteckningen bryter försäkringstagarens legi-

[44] Att denne sålunda har ett självständigt krav mot försäkringsgivaren och icke endast ett krav på redovisning av panthavaren framhålles särskilt av Hult s. 295 f.

[45] Se Hult s. 301 not 1, samt diskussionen Grenander—Fogelclou i Arkiv for Sjørett Bd 1 och 2. Det sagda har även förutsatts i motiven till FAL, se Hellner s. 312. Observera att stadgandet i 54 § utesluter vissa sjöpanthavare från medförsäkring, men icke några inteckningshavare.

timation, såsom vid den motsvarande situationen ifråga om fast egendom,[46] utan att det dessutom krävs ett skriftligt meddelande till försäkringsgivaren för att de i paragrafen särskilt angivna legitimationsverkningarna skall inträda.[47] Försäkringsgivaren behöver alltså inte själv kontrollera huruvida fartyget är intecknat innan han företar en utbetalning.

I överensstämmelse med principen i sjöförsäkringsplanen brukar i kreditavtalet med redaren intas en klausul av innehåll att kasko- och i förekommande fall intresse- och krigsförsäkring skall gälla till förmån för kreditgivaren samt att de skall medföra rätt för inteckningshavaren att, trots att fordringen inte är förfallen, före redaren njuta betalning ur förfallande försäkringsbelopp; en bestämmelse som var nödvändig enligt den gamla sjöförsäkringsplanen av 1891, vilken över huvud taget inte tillerkände inteckningshavaren någon rätt till försäkringen. Detta åtagande av redaren brukar i regel kompletteras med en *ansvarsförbindelse* direkt från assuradören till kreditinstitutet, vari assuradören åtar sig att intill måttet av kreditinstitutets fordran innehålla utfallande försäkringsbelopp.

Ansvarsförbindelserna gällde tidigare endast för totalskada. Vid partiell skada uppkom då problemet huruvida redaren genom reparation av fartyget skulle anses ha bevarat säkerheten så att försäkringsgivaren ej behövde tillvarata kreditgivarnas rätt. Assuradörerna fann det orimligt att de för alla småskador skulle behöva betala till kreditinstituten och ville i övrigt ej behöva ge sig in på en bedömning av i vad mån reparationer av fartyget var försvarliga och värdebevarande; de ville för samtliga fall upprätthålla regeln att partiell skada borde ersättas till rederiet. Kreditinstituten däremot ville ha garanti för att försäkringssumman svarade mot en företagen reparation av fartyget, och de önskade även ett visst medinflytande beträffande rimligheten av en planerad re-

[46] Se FAL 86—88 §§ och lagen om inteckningshavares rätt till betalning ur ersättning, som utgår på grund av brandförsäkringsavtal, samt Hellner s. 357.

[47] Försäkringsgivaren torde alltså, om han trots uteblivet meddelande är medveten om att fartyget är intecknat, kunna betala ersättning till redaren. Att en sådan regel är fullt giltig torde framgå motsättningsvis av FAL 57 § 2 st.

paration.[48] För klarläggande av läget infördes i den nya sjöförsäkringsplanen 1957 under § 92 a) en regel av innehåll att försäkringsgivaren ägde rätt att utbetala ersättning intill 10 % av försäkringsbeloppet för helt kasko. I nu gängse formulär för ansvarsförbindelser åtar sig försäkringsgivaren i enlighet med detta att icke utan medgivande av inteckningshavaren till redaren utbetala ersättning utöver 10 % för helt kasko, vartill ytterligare fogas den reservationen, att maximum för denna utbetalningsbefogenhet utgör 200 000 kronor. Härigenom har vi i detta avseende nått huvudsaklig överensstämmelse med vad som redan tidigare gällt i Norge och Danmark (härom mer senare).

Kreditgivaren har behov av skydd även mot andra redarens förfoganden än uppbärande av försäkringsersättningen. I synnerhet har han behov av att förhindra, att redaren genom underlåten premiebetalning eller eljest kan bringa kreditgivarens försäkringsskydd om intet. I den svenska planen föreskrives av denna anledning, att försäkringsgivaren icke utan panthavarens godkännande äger medge försäkringens hävande eller sådan förändring i försäkringsvillkoren, att försäkringsskyddet väsentligt inskränkes (§ 92 b), samt vidare att försäkringsgivaren skall omedelbart underrätta panthavaren där han själv uppsäger försäkringsavtalet (§ 92 c).

Enligt § 92 a) får efter anmälningen till försäkringsgivaren sådan del av försäkringsersättningen som erfordras för täckande av pantfordringen icke utbetalas till redaren eller annan försäkringshavare. Meningen är tydligen inte att pantsättaren endast skall ha rätt till en proportionell andel av utgående försäkringsersättning, utan han skall äga företrädesrätt till hela försäkringsersättningen, försåvitt detta är nödvändigt för att hans fordran skall bli täckt. Detta medför framför allt att konsekvenserna av en underförsäkring i första hand drabbar redaren.[49] Om försäkringsgivaren skulle vara insolvent och inte kunna utbetala hela ersättningen kan däremot det tillgängliga beloppet inte i första hand förbehållas panthavaren, utan han får bevaka endast pantfordringen, vilken be-

[48] Om dessa förhållanden, se Fogelclou, särskilt s. 21 ff.

[49] Enligt *Almgren,* Om försäkring av pantsatt lös egendom, Festskrift till Håkan Nial, Sthlm 1966, s. 30 ff, spec. s. 42, bör detta vara lösningen även vid vanlig medförsäkring enligt FAL 54 §. Jfr dock Hellner s. 330 f.

tecknar måttet på hans intresse i fartyget, och redaren får själv söka utdelning för återstoden.

Emellertid kan det ifrågasättas om inte kreditgivarens ställning i vissa avseenden kan förstärkas om han får ställning icke blott av medförsäkrad, utan av panthavare till rätten enligt försäkringsbrevet. En sådan terminologi har använts i Norge och Danmark, där försäkringspolisen av redaren brukat deponeras hos kreditgivaren, varvid assuradören förbundit sig att iaktta bestämmelserna i en särskild »panthaverklausul», vilken varit ett tillägg till de gällande sjöförsäkringsplanerna. Förfarandet har emellertid åtminstone i Norge inte ansetts innebära att kreditgivaren haft panträtt i den utgående försäkringsersättningen — det kan vara tveksamt om en sådan metod över huvud taget hade varit verksam enligt norsk rätt, som i princip underkänner panträtt i rättigheter — utan det medför, liksom det svenska systemet, att panthavaren är försäkrad intill beloppet av sin fordran, men att hans rätt till försäkringsersättningen är underkastad samma invändningar om förseelser mot biförpliktelser som dem assuradören kan göra gällande mot redaren.[50] Den nya norska sjöförsäkringsplanen genomför automatisk medförsäkring, varvid meddelande från kreditgivaren till assuradören får betydelse ur legitimationssynpunkt.[51]

Även hos oss är det emellertid vanligt att kreditgivaren, förutom att ta den förut nämnda direktkontakten med försäkringsgivaren, av redaren kräver deposition av försäkringspolisen, och man betecknar i praktiken detta förfarande så att polisen pantsättes hos kreditgivaren. Överlämnandet av handlingen är visserligen inte nödvändigt för en giltig pantsättning, eftersom dessa försäkringspoliser alltid är ställda till viss man och pantsätts genom meddelande till försäkringsbolaget, men det markerar dock avsikten med transaktionen. Pantsättningen kan sedan fullbordas genom medde-

[50] Den norska »Panthaverklausul II», villkor c), varom läses hos *Selmer* i Forelesninger i sjøforsikringsrett, Komp. Oslo 1962, s. 138 ff, samt den danska panthaverklausulens ingress (se dock undantaget för fartsgränser och otillåtna laster i klausul 4), se Tybjerg, Dansk Søforsikringskonvention, 2 uppl. Kbhvn 1963, s. 250.

[51] Se den nya planens §§ 135—138. Enligt § 138 kan utbetalning för delskada numera i regel endast ske intill 5 % av försäkringssumman.

lande till försäkringsbolaget. Det är emellertid tvivelaktigt om meddelandet jämlikt § 92 utan vidare kan uppfylla detta syfte, ty en denuntiation måste för att vara sakrättsligt verksam innefatta en för försäkringsgivaren uppfattbar upplysning om att pantsättning av försäkringspolisen skett — icke blott att kreditgivaren har panträtt i fartyget.[52] Om denna avsikt är klart uppfattbar för försäkringsgivaren bör dock pantsättningen anses som fullbordad, och enbart det förhållandet att meddelandet enligt § 92 i första hand fyller ett annat syfte kan knappast ha den verkan att den vid pantsättning erforderliga denuntiationen skulle anses ha uteblivit.

Det synes hos oss vara oomstritt att pantsättning av rätten enligt ett försäkringsbrev i och för sig är fullt verksam, så länge den inte kommer i konflikt med intresseprincipen.[53] Följden skulle vara, att kreditgivaren vid användning av det här skisserade förfarandet skulle ha möjlighet att inte bara bli medförsäkrad, utan att *dessutom* få en panträtt i försäkringsersättningen. Frågan är då om en sådant pantsättning kan ha någon självständig betydelse vid sidan av medförsäkringen.

Detta förnekas av Hult[54] som menar att varken överlämnandet av försäkringspolisen eller meddelandet till försäkringsbolaget skulle behövas, eftersom inteckningshavaren ändå är medförsäkrad enligt 54 § försäkringsavtalslagen. Redan bortsett från att detta lagrum inte reglerar sjöförsäkringen verkar Hults ståndpunkt förvånande. Enligt den av Hult omfattade läran om kapitalintresset borde pantsättningen i själva verket medföra en rätt till den mot panten svarande delen av kapitalintresset, vilket borde leda till att en underförsäkring skulle reducera den medförsäkrade kreditgivarens anspråk,[55] medan pantsättningen borde ge honom företrädesrätt så långt som erfordras för att täcka hans fordran. Försäkringsavtalslagen 58 § synes dock medge även den som endast är medförsäkrad denna företrädesrätt, och denna tolkning överensstämmer även med den lära som framställts av Schmidt och Hellner.[56] I sjöförsäkringsplanen § 92 a stadgas klart att försäkringsgivaren skall hålla inne den del

[52] Jfr Tiberg, Skuldebrevsrätt, Sthlm 1967, s. 59.
[53] Hult s. 295 f, *Undén,* Om panträtt i rättigheter, 2 uppl. Lund 1923, s. 135 f, Hellner s. 334, Almgren a. a. s. 54 f.
[54] Hult, Lärobok i värdepappersrätt, 5 uppl. Sthlm 1966, s. 125 f.
[55] Hult, Försäkring av tredje mans intresse, s. 290 ff, 313.
[56] Schmidt i SvJT 1940 s. 422—432, Hellner s. 315 f.

av ersättningen för totalförlust, som erfordras för täckande av pantfordringen. I detta avseende innebär alltså pantsättningen ingen förstärkning av panthavarens rätt.

I vissa avseenden kan emellertid pantsättningen få betydelse. En situation där detta kunde tänkas inträffa är kreditgivarens konkurs. Om kreditgivaren gör gällande en egen rätt till försäkringsbeloppet på grund av medförsäkring, äger han rätt till en mot den intecknade fordringen svarande del av försäkringsersättningen, medan redaren kan göra anspråk på vad som svarar mot fartygets försäkrade restvärde. Om däremot kreditgivarens rätt grundas på pantsättning av försäkringsfordringen, måste redaren finna sig i att hela beloppet överlämnas till kreditgivaren såsom panthavare, medan redarens rätt inskränks till ett redovisningskrav.[57] Vid kreditgivarens konkurs[58] kan tydligen redarens egen del i ersättningen komma att reduceras, för den händelse beloppet utbetalats före konkursen och ej vederbörligen avskilts.[59] För undvikande av denna tänkbara olägenhet kunde det vara lämpligt att försäkringsbolaget i ansvarsförbindelsen ålades att iaktta även redarens intresse.

En pantsättning av rätten till försäkringsersättning kan även tänkas ha betydelse vid konkurrens mellan fartygsinteckningen och sjöpanträtter, till följd av att de senares rätt till andel av försäkringssumman kan grundas endast på medförsäkring. Till detta problem återkommer framställningen senare.[60]

[57] Se Hult s. 296, Undén, nyss a. a. s. 188.

[58] Om möjligtvis försäkringsgivaren skulle gå i konkurs, eller om försäkringsbeloppet eljest är otillräckligt, bleve tydligen följden av pantsättningen att kreditgivaren finge en företrädesrätt till ersättningen, medan redaren finge nöja sig med ett eventuellt överskott utöver kreditgivarens fordring. Detta torde överensstämma med vad som ändå får anses gälla vid sjöförsäkring.

[59] Enligt Almgren a. a. s. 55 behöver överskott vid försäkringsfall i händelse av pantsättning av försäkringsbrevet ej redovisas förrän lånet förfaller till betalning. Detta sker ej automatiskt ens vid fartygets undergång, se exempelvis förordningen om skeppshypotekskassan § 19. Redaren skulle alltså under mellantiden få undvara såväl fartyg som ersättningsbelopp (!), och kreditgivaren skulle ha god tid att åsidosätta sin redovisningsplikt.

[60] Se nedan s. 160.

Oavsett om kreditgivarens rätt till försäkringsersättningen konstrueras som en panträtt eller enbart som medförsäkring, är det tydligt att kaskoförsäkringen kan bli ett värdefullt instrument för säkrande av inteckningsfordringen. I synnerhet gäller detta när, såsom väl i regel är fallet, det i polisen taxerade värdet av fartyget är relativt högt.[61] Taxeringen kan på detta sätt i viss mån även utöva en värdeutjämnande funktion.[62]

Risken återstår dock att redaren genom någon förseelse mot en biförpliktelse (t. ex. angående fartsområde eller fartygets sjövärdighet) eller möjligen genom en sådan uppgörelse direkt med tredje man som tidigare diskuterats[63] bringar kreditgivarens försäkringsskydd om intet. För denna återstående risk kan kreditgivaren skydda sig genom en särskild försäkring av kreditgivarintresse, vilken täcker de fall av verklig eller konstruktiv totalförlust eller partiell skada där kreditgivaren ej får ersättning genom kaskoförsäkringen av annan orsak än kaskoassuradörens obestånd. Premien för en sådan försäkring uppges vara mycket låg, men ändå har försäkringen inte nått någon större utbredning. Detta kunde antas tyda på att risken för att kreditgivaren förlorar sin säkerhet till följd av åtgärder från redarens sida av personer i försäkringsbranschen generellt bedöms som mycket ringa. Det kan emellertid tänkas finnas en annan förklaring till den låga premien. Kreditgivarintresseförsäkringen synes rätteligen böra jämställas med en garantiförsäkring snarare än med en sakförsäkring, eftersom dess föremål är att skydda försäkringstagaren mot åtgärder av redaren, varigenom denne mister sitt försäkringsskydd. Därmed borde det knappast vara möjligt att prissätta en sådan försäkring enligt tariff, eftersom redarens person blir av betydelse för bedömningen. Som det nu är uttages emellertid för denna försäkring endast en viss enhetspremie, något som tyder på att risken över huvud taget inte är kalkylerad. Resultatet torde bli — och lär enligt upplysningar från praktikens män vara — att assuradören meddelar det-

[61] Se Selmer a. a. s. 67. Taxerad polis är regel vid kaskoförsäkring, och polis anses enligt planens § 74 st. 2 vara taxerad, om ej annat uttryckligen angivits.

[62] Jfr Selmer a. a. s. 140 f, Riska, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart, Hfors 1964, s. 100 f.

[63] Se ovan, s. 125 f.

ta försäkringsskydd endast där redaren är en pålitlig person, och där alltså risken i varje fall bedömes som ringa och kreditgivarens behov av försäkringsskydd inte är stort. Kreditgivarintresseförsäkringen har, såsom man under dessa omständigheter kanske kunde förvänta, inte heller blivit någon särskilt väl utnyttjad försäkringsform.

Det har föreslagits, att då premien för kreditgivarintresseförsäkringen ändå är så relativt låg, denna försäkringsform skulle inbakas i kaskoförsäkringen, vilket borde kunna ske utan någon märkbar höjning av kaskopremien.[64] Kaskoförsäkringen skulle därigenom ge kreditgivaren i huvudsak samma skydd som om 54 § varit tillämplig.[65] Mot en tänkbar invändning, att detta skulle innebära en ur försäkringsteknisk synpunkt olämplig förening av två artskilda försäkringsformer, en av ren sakförsäkringskaraktär och en som är besläktad med garantiförsäkring, kan framhållas, att några särskilda olägenheter i denna riktning inte synes ha uppkommit på grund av 54 § FAL, som för den allmänna försäkringen medför i huvudsak samma verkan.[66] Härtill kan även fogas, att kaskoförsäkringen synes särskilt väl lämpa sig för att utbyggas med ett kreditgivarskydd av här omnämnt slag, eftersom den inte är tarifferad.[67]

[64] Advokat Rein vid det nordiska sjörättsseminariet i Oslo 1964.

[65] Utöver vad en tillämpning av 54 § FAL skulle medföra, borde kreditgivaren vara täckt även vid en uppgörelse mellan redaren och skadegöraren, ledande till att redaren ej utnyttjar sitt försäkringsskydd. Det kan framhållas att det synes tveksamt om kreditgivaren möjligen borde bli automatiskt medförsäkrad enligt 54 § FAL, istället för att den särskilda försäkringen bleve inbakad i kaskoförsäkringen. Följden av automatisk medförsäkring bleve ju att försäkringsgivarens risk ändrades i det ögonblick som redaren toge ut en inteckning i sitt fartyg, vilket kunde göra risken svårberäknelig för försäkringsgivaren. En dylik konsekvens synes dock ha accepterats vid den vanliga brandförsäkringen, se FAL 86—88 §§.

[66] Bakgrunden till sjöförsäkringsplanens undantag från 54 § FAL lär för övrigt vara att söka i sjöförsäkringens internationella karaktär och det förhållandet att de anglosachsiska assuradörerna ej under kaskoförsäkringen täcker kreditgivarna, varför en jämförelse av premiesatserna lätt kunde bli missvisande.

[67] Enligt uppgifter som förf. erhållit existerar för det mindre tonnaget en tariff, som dock ej är obligatorisk utan modifieras med hänsyn till omständigheterna. I storkasko finnes inga tariffer andra än dem, som en assuradör kan ha gjort upp som utgångspunkt för sin bedömning.

Som allmän bedömning synes dock situationen för närvarande vara under kontroll. Om kreditgivaren kompletterar sitt försäkringsskydd med den särskilda försäkringen, knuten till kaskoförsäkringens taxering, synes han relativt väl skyddad. Det synes dessutom möjligt att ett flitigare bruk av denna särskilda kreditgivarintresseförsäkring kunde medföra en mer nyanserad premiesättning, och en möjlighet för envar att teckna denna typ av försäkring.

D. Konkurrens med sjöpanträtter

1. Lagval vid svensk exekution s. 137 — 2. Utgångspunkter för den följande undersökningen s. 142 — 3. Exekutionskostnaderna s. 144 — 4. De egentliga sjöpanträtterna s. 149 — 5. Värdering av det undersökta materialet s. 157 — 6. Konkurrens ifråga om försäkringsersättning s. 159 — 7. Frakt, bärgarlön, skadestånd, haveribidrag s. 161 — 8. Sammanfattning s. 162.

Inteckningsssäkerheten i fartyg kan komma att stå tillbaka för sjöpanträtter, vare sig dessa tillkommit före eller efter inteckningen. Denna speciella svårighet för inteckningshavare har på senaste tiden uppmärksammats i hög grad, både i litteraturen och i det internationella lagstiftningsarbete som bedrivs inom CMI:s ram.

1. Problemet kompliceras av att sjöpanträtter kan tillkomma utomlands, stundom enligt regler som inte gäller hos oss. Om dessutom fartyget utmäts och försäljes av utländsk myndighet kan det vara svårt att sia om den svenske inteckningshavarens öde; denna fråga skall uppmärksammas vid behandlingen av utomlandsförsäljningars verkan i allmänhet.

Om däremot den utländska sjöpanträtten göres gällande vid en svensk exekutiv försäljning av ett svenskt fartyg bereder den inte riktigt samma svårigheter. Ehuru frågan om tillämplig lag i denna situation inte berörs vare sig i lagstiftning eller rättspraxis, råder inom vår doktrin en nästan[1] enhällig uppfattning att svensk

[1] Wikander ger i sin x) »gula kommentar» uttryck åt den uppfattningen — vilken även skall ha legat bakom den svenska lagstiftningen, se s. 97 — att avsaknaden av internationellt-privaträttsliga normer i sjölagen skall medföra en enhetlighet, vilken i stor utsträckning gör särskilda regler obe-

x Redaktionsvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning

rätt bör tillämpas såsom flaggans lag.[2] Regeln motiveras av att det för uppkomsten av sakrättsliga belastningar är önskvärt att fartyget är underkastat ett och samma lands lag, så att leverantörer och andra sjöpanträttshavare har möjlighet att informera sig om den rättsställning de erhåller. Härtill kan fogas, att även om man i praktiken inte gärna tänker sig att leverantörer tar reda på de svenska bestämmelserna om sjöpanträtt, så är det åtminstone inte osannolikt att det i leverantörskretsar blir bekant att fartyg från det eller det landet utgör en särskilt stor risk och inte bör beviljas kredit.

Det givna svaret är emellertid varken helt säkert eller fullkomligt entydigt. Till en början kan observeras att inget av uttalandena i svensk doktrin tar särskilt sikte på sjöpanträttsfrågor eller bygger på någon undersökning av dessas speciella problematik, och att såväl dansk som norsk rättspraxis visar exempel på motsatta lösningar, i synnerhet valet av lex causae — det grundläggande obligatoriska rättsförhållandets lag.[3] I ljuset härav torde talet om flaggans lag som sjöpantstatut kräva en ytterligare motivering.

Utgångspunkten för en regel om flaggans lag är att endast denna kan utgöra en acceptabel grund för en enhetlig bedömning av samtliga sjöpant- och inteckningsfrågor; det enda alternativet vore lex fori, vilket knappast på allvar har övervägts. Tillämpningen av flaggans lag är helt okontroversiell när det gäller sjöpanträtt för lönekrav, och på nyss anförda skäl synes den klart att föredra även beträffande leverantörskrav och andra kontraktuella krav; en nyligen genomförd dansk undersökning som speciellt tar

hövliga (jfr även Wikander, Lag om befordran med luftfartyg, Sthlm 1939, s. 66). I den mån detta syfte ej nås, blir »hittills gällande» internationellt privaträttsliga regler tillämpliga, se Wikander s. 97, och jfr s. 12 och 59—60. Om den eventuella betydelsen av detta uttalande, se Siesby s. 53 f.

[2] Se Siesby s. 136 med hänvisningar till Nial, Internationell förmögenhetsrätt, 2 uppl. Sthlm 1953, *Karlgren,* Kortfattad lärobok i internationell privat- och processrätt, 2 uppl. Lund 1960, s. 90, Reuterskiöld, Handbok i svensk internationell privaträtt, Upps. 1912, s. 128, samt allmänt Jägerskiöld i AfS Bd 2, s. 8—45.

[3] Se Siesby s. 132, och i synnerhet den norska Høyesteretsdomen ND 1961 s. 300 (»Fostraum»).

sikte på leverantörskraven kommer — med beaktande av den motsatta lösningen i norsk och dansk rättspraxis — till samma resultat.[4] Har sjöpanträtten däremot uppstått som följd av skadegörelse blir frågan mer tveksam. Man kunde hävda att åtminstone sjöpanträttens uppkomst borde regleras av lex causae (lex loci delicti) som avser att garantera skadelidande i det egna landet en viss rättsställning, vare sig den nu är sämre eller bättre än den blir enligt fartygets flagglag. Följden kunde bli att man i förmånsrättsordningen vid försäljning av svenskt fartyg måste inordna sjöpanträtter, som är okända enligt svensk rätt.[5]

Detta beaktande av utländska sjöpanträtter skulle medföra både svårigheter för de svenska myndigheterna och ett osäkerhetsmoment för intressenterna i fartyget — ett högt pris för fördelen av att utländska sjöpanträttshavare skall, i mån av möjlighet, bli tillfredsställda envar enligt sitt lands rätt, i synnerhet som sjöpanträtterna för skadeståndskrav i de flesta länder knappast uppvisar sådana skiljaktigheter som motiverar denna komplikation av systemet.[6] Tillämpningen av flaggans lag medför dessutom över-

[4] Siesby s. 96 ff, 147 f.

[5] Om möjligheten av en sådan inordning, se Møller, Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød I, Oslo 1914, s. 89.

[6] Sjöpanträtt för skadeståndskrav saknades före Brysselkonventionen endast i ett antal länder med latinrättslig bakgrund. Av dessa har emellertid samtliga biträtt konventionen utom Holland, som dock infört sådan sjöpanträtt. Se Berlingieri s. 195. Av de större sjöfartsländerna har USA, Storbritannien, Tyskland, Japan, Grekland och Holland aldrig biträtt konventionen och kunde sålunda tänkas ha avvikande regler. Både amerikansk och engelsk rätt erkänner, något obestämt, ett »lien» för »tort claims» (se Gilmore & Black s. 514 f samt för engelsk rätt Halsbury's Laws s. 783 f) jämte bestämmelserna om »Statutory lien» enligt Administration of Justice Act, sec. 1 d), e), f) och g); den engelska regleringen bedöms av British Maritime Law Association, häfte 9 i de tryckta förarbetena till New-York-konferensen 1965, som överensstämmande i sak med konventionens reglering. Även i tysk rätt används ett mer allmänt uttryck än i Brysselkonventionen, se HGB § 754 punkt 9, men skillnaden i sak anses inte betydande, se Schaps II s. 1284. Den japanska motsvarande sjöpanträtten avser krav för vilka redaren kan begränsa sitt ansvar (enligt begränsningskonventionen), se japanska handelslagen art. 842 (9); den grekiska lagens, enligt art. 205 d) i handelssjölagen är något mer inskränkt än konventionens, genom att den endast behandlar kollisionskrav, och detsamma är förhållandet med den holländska, enligt handels-

ensstämmelse med Brysselkonventionens principer,[7] samtidigt som man når en vittgående praktisk överensstämmelse med reglerna om ansvarsbegränsning;[8] den nya panträttskonventionen innehåller ingen särskild lagvalsregel med avseende på sjöpanträtter utan inskränker sig till att genom uttrycklig uppräkning begränsa antalet av de sjöpant- och retentionsrätter som över huvud taget får erkännas före inteckningarna.[9] Ingen refererad rättspraxis om frågan finns att tillgå, men det kan framhållas att bevakningar i av författaren undersökt utmätningspraxis rörande svenska fartyg alltid brukat ske enligt svensk rätt, även om fordringarna uppstått utomlands och tillkommit utländska intressenter.[10]

lagens art. 318 (c). Den nya panträttskonventionen behåller skadeståndskrav, men krymper deras tillämpningsområde i förhållande till Brysselkonventionen genom uteslutande av framför allt lastskador, se nedan s. 155.

[7] Se konventionens artikel 14, och jfr beträffande hypoteket konventionens artikel 1. I de nordiska sjölagarna ansåg man sig kunna undvara bestämmelsen till följd av att reglerna gjordes »allmängiltiga», se Wikander s. 97.

[8] I detta avseende gäller numera enligt sjölagen 262 § lex fori. Eftersom svenska myndigheter tydligen i mycket ringa utsträckning behöver genomföra tvångsförsäljning av utländska fartyg — i min undersökning av fartygsmätningar har åtskilliga utländska fartyg utmätts under årens lopp, men försäljningen har med ett enda undantag kunnat undvikas — kommer lex fori förmodligen mestadels att sammanfalla med flaggans lag. Behovet av att på detta sätt kunna använda ett gemensamt statut för sjöpanträtt och ansvarsbegränsning var emellertid betydligt större medan sambandet mellan begränsningsreglerna och sjöförmögenheten bestod, än som nu är fallet; jfr Berlingieri s. 12.

[9] Art. 4, jfr 5 mom. 1. Huruvida regeln även kan ha någon positiv räckvidd synes ytterst ovisst. Det vore tydligen föga rimligt att vid exekutiv försäljning av fartyg från icke-konventionsstat anse alla konventionens sjöpanträtter ha uppstått endast emedan försäljningen kunnat ske här. Även den direkta (negativa) tillämpligheten av regeln förefaller osäker, och det kan hävdas att Sverige inte bör underkänna vederbörligen uppkomna sjöpanträtter i icke-konventionsfartyg.

[10] Av Hälsingborgs Rådhusrätts dom den 9 nov. 1962 framgår att bevakanden hävdat att senegalesisk rätt skulle tillämpas beträffande en senegalesisk mäklares klareringskrav m. m.; rådhusrätten fann dock inga avvikelser mellan senegalesisk och svensk rätt och avstod uttryckligen från att ta ställning till lagvalsfrågan. Som exempel på fall där bevakning skett och prövats enligt svensk rätt kan nämnas Svea HovR:s dom den 20 maj 1963 i fallet Liana.

Även om det, åtminstone så länge den nuvarande ordningen gäller, inte kan helt uteslutas att en svensk domstol efter mönster av de tidigare nämnda norska och danska avgörandena skulle kunna bedöma vissa sjöpanträtter enligt lex causae, synes dock de starkaste skälen tala för en tillämpning av vad som brukar betecknas som flaggans lag vid alla slags sjöpanträtter. Härmed är emellertid inte alla frågor avgjorda. Begreppet flaggans lag är som nyss antytts inte helt entydigt. Visserligen torde man ifråga om svenska fartyg — vartill denna undersökning är begränsad — inte behöva ta ställning till det komplicerade problemet att fartygets flagga kanske inte överensstämmer med dess nationalitet.[11] Däremot har man anledning att ställa sig frågan vilket lands rätt som skall tillämpas vid flaggskifte, ifall sjöpanträtter har uppstått före övergången till svensk flagg.[12] En vägande synpunkt förefaller att vara att fartygets ägare inte skall ha möjlighet att möblera om bland sjöpanträtterna genom föryttring till något lämpligt land, och att sjöpanträttshavarna skall kunna lita på att deras välförvärvade rättigheter består.[13] Även om detta kan medföra att svensk myn-

[11] Ingen tillämplig svensk lagstiftning finns, men det brukar förutsättas att fartygets flagg skall svara mot dess hemort, vilken, när fartyget enligt sjölagen 1 § är att anse som svenskt skall ligga »inom riket» (sjölagen 4 §). I tysk rätt förutses möjligheten att nationaliteten och flaggan skall skiljas, nämligen så att en utländsk legotagare av tyskt fartyg kan få rätt att föra annan flagg än tysk och omvänt så att en tysk legotagare av utländskt fartyg kan få föra tysk flagg, se Flaggenrechtsgesetz §§ 7 och 11; inom brittiska samväldet har man anledning att ställa sig frågan vilket lands eller dominions rätt som är tillämplig, och i USA måste på liknande sätt avgöras vilken stats rätt som är avgörande. Karlgren rekommenderar istället för »flaggans lag» uttrycket »fartygets nationella rätt», se a. a. s. 90. Den nya panträttskonventionen anvisar med avseende på *inteckning*s rättsverkan registerlandets lag istället för flagglandets, se nedan, s. 183.

[12] Berlingieri s. 12 och 15, rekommenderar för detta fall — med utgångspunkt för den överenskommelse som man i 1926 års Brysselkonvention menade borde föreligga med begränsningsreglerna — att man bör utgå från den nationalitet fartyget hade vid exekutionstillfället; en sammanställning av sjöpanter från olika håll vore omöjlig!

[13] Jfr begreppet »vested rights» hos Beale och Holmes, varom bekvämast kan läsas hos Cheatham i 58 Harvard Law Review s. 361 ff, 365. Ej heller i detta avseende lärer den nya konventionens regel om universell tilllämplighet behöva medföra någon ändring av eljest gällande lagvalsregler.

dighet någon gång kan ställas inför uppgiften att samordna utländska sjöpanträtter som uppstått före flaggskiftet med svenska som uppkommit senare, så lär dylika konflikter i varje fall bli mycket sällsynta; sjöpanträtternas korta livstid[14] torde medföra att de endast i undantagsfall kommer att fortbestå när fartyget i den utländske köparens hand skall utmätas.

Vi skall i detta avsnitt utgå från att den svenska utsökningsmyndigheten eller svensk domstol som prövar en uppgjord fördelningslängd grundar sitt avgörande på svensk rätt, såvitt fråga är om svenska fartyg. Om möjligen utländsk rätt skulle komma att tillämpas beträffande utomlands uppkomna sjöpanträtter, tillkommer något av den säkerhetsförsämring som skall behandlas i följande avsnitt angående utländska försäljningar.

2. Även de i svensk rätt erkända sjöpanträtterna medför emellertid påtagliga risker. De förutsätter hos oss lika litet som annorstädes någon särskild publicitetsåtgärd, och inteckningshavaren har ingen möjlighet att förhindra deras uppkomst. De ställs alla i Brysselkonventionen före inteckningarna, ehuru signatärstaterna har rätt att dessutom tillskapa sina egna sjöpanträtter med sämre förmånsrätt (Brysselkonventionen art. 3 st. 2). Denna möjlighet har de nordiska länderna utnyttjat för lastägarens krav mot redaren på grund av felaktiga konossementsuppgifter (sjölagen 267 § punkt 6), medan alla andra sjöpantberättigade krav går före inteckningarna. I gengäld har sjöpanträtterna kort giltighetstid och preskriberas inom ett år från kravets uppkomst (se närmare sjölagen § 283); sjöpanträtter för leveranser till följd av avtal med befälhavaren redan inom sex månader. Preskriptionen bryts endast genom att talan anhängiggöres i laga ordning.

I fortsättningen skall göras ett försök att bedöma sjöpanträtterna som belastning av svenska fartyg med utgångspunkt från att utmätning och försäljning företas i svensk hamn och av svensk myndighet, varvid som nyss sagts skall utgås från att endast i svensk rätt erkända sjöpanträtter blir beaktade. Av betydelse bör

[14] Se ovan s. 95 f. I utländsk rätt har sjöpanträtterna stundom längre livstid än hos oss, men den svenska domstolen anses ej obetingat behöva acceptera längre preskriptionstider än de svenska, se Siesby s. 89, jfr dock NJA 1930 s. 692.

vara dels de säkrade kravens frekvens och storlek — med beaktande av att vissa kan vara begränsade enligt sjölagens regler — och dels huruvida kraven brukar täckas av fartygets sedvanliga försäkringar. I det första avseendet har jag förhört mig hos personer i kreditgivarkretsar och har som komplettering genomgått handlingar angående exekutiva försäljningar; i det senare ger sjöförsäkringsplanen och — beträffande storkaskot — de allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkoren besked.[15]

Vissa påpekanden beträffande undersökningen av kravens frekvens och storlek bör inledningsvis göras. Förfrågningarna hos personer i kreditgivarkretsar har inte avslöjat annat än en allmän uppfattning om de olika sjöpanträtternas relativa vikt, vilket ger den siffermässiga undersökningen av praxis ökad betydelse för bestämningen av sjöpanträtter såsom belastning av fartygens kreditvärdighet.[16] Man måste då fråga sig om materialet är representativt och om det är tillräckligt stort.

De fall jag haft tillfälle att undersöka har avsett dels alla fartygsutmätningar i Stockholm efter 1929, dels fartygsutmätningar på andra orter som man på exekutionsmyndigheten kunnat erinra sig — sammanlagt endast trettiosex ärenden som avsett svenska fartyg. Eftersom materialet i rätt stor utsträckning avsett äldre motorseglare och andra fartyg som numera knappast ifrågakommer som inteckningsobjekt, och i viss mån fiskefartyg eller andra fartyg vars drifts- och inteckningsförhållanden kan antas vara speciella,[17] har det efter en första sammanställning gallrats. Efter gallringen återstod endast elva lastfartyg (»det utvalda materialet»), utan att därför resultatet vid förnyad sammanställning förändrades i nämnvärd grad.

Det torde vara uppenbart att elva exekutiva försäljningar utgör ett alltför litet material för någon tillförlitlig statistisk bearbetning, i synnerhet som man kan ifrågasätta om de exekutivt försålda fartygen är representativa för fraktfartyg såsom inteckningsobjekt i allmänhet: de har i rätt stor utsträckning varit äldre och av begränsat tonnage. Mo-

[15] Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1966 tillämpas allmänt istället för planen beträffande de större fartygen.

[16] Undersökningen angår fartygens »kreditvärdighet» eller den faktiska belastning sjöpanträtten utgjort, snarare än fartygens »kreditvärde», vilket påverkas av den uppfattning som spritt sig om sjöpanträtten som belastning. Denna senare fråga synes sakna intresse för denna framställning.

[17] De särskilda driftsförhållandena på fiskefartyg uppmärksammas speciellt av *Delarue,* Convention de Bruxelles du 10 Avril 1926, Paris 1939, s. 44 f. Inteckningsförhållandena har i de fiskefartyg som ingått i min undersökning varit rätt speciella.

derna fartyg tycks i allmänhet säljas under hand, till betydligt högre priser. Någon sammanställning av sådana försäljningar har emellertid inte varit möjlig, då siffror från sådana inte varit tillgängliga annat än i speciella fall, t. ex. då de publicerats för att påvisa vilken svår belastning vissa sjöpanträtter kan utgöra. Under sådana omständigheter torde det vara riktigare att utgå från materialet från exekutiva försäljningar, utvalt som det är utan biavsikter.

Undersökningen blir emellertid till följd av materialets knapphet knappast underlag för mer än en preliminär bedömning, som kan tänkas bli kullkastad av ett eller ett antal nya fall med högre och markant avvikande siffror, men som dock bör kunna ge en användbar utgångspunkt så länge ett större material ej är tillgängligt. De framräknade procentsatserna gör materialet hanterligt men döljer i vissa fall en rätt stor spridning, såsom närmare skall redovisas. Det är tydligt att sådana procentuella angivelser får större betydelse för den som yrkesmässigt lånar pengar mot säkerhet än för den som gör det mer tillfälligt och är angelägen att undvika det — låt vara enstaka — tillfälle där belastningen blir särdeles stor. Med dessa reservationer torde man kunna våga sig gissningen att materialet i och för sig är representativt, i varje fall såtillvida att de jämförelsevis små fartyg det här är fråga om inte i allmänhet bör vara utsatta för mindre relativ belastning än de stora.

En osäkerhetsfaktor beträffande det anförda materialet kan ligga i de priser som betalts vid exekutiva försäljningar. Dessa priser kan vara dikterade av borgenärer, som bjuder på fartyget för att skydda sina fordringar, samtidigt som alla vet att en nödlidande borgenär kan bjuda högt i vetskap om att han sedan kan avräkna sin fordran. Denna osäkerhet har jag beaktat genom en kontroll av de före försäljningen gjorda värderingarna och en justering i förekommande fall av de betalade värdena.[18]

3. Som tidigare nämnts uppräknas de nuvarande svenska sjöpanträtterna i sjölagens 267 §, vilken bygger direkt på Brysselkonventionen. När den nya panträttskonventionen införs hos oss kom-

[18] I ett fall där inropssumman särskilt markant understeg värderingen har jag utnyttjat den summa för vilken jag erfarit att inroparen — som var inteckningshavare — ett år senare försålt fartyget. I ett annat fall låg inropssumman något över hälften av värderingen, men fartyget inropades av en person som icke var borgenär, varför det erlagda värdet i allt fall får antas representera vad borgenärerna fick ut för fartyget. I ett tredje fall inropades fartyget av en inteckningshavare — tillika rederi — som låg mer än två gånger över värderingen, utan att inroparen fördenskull fick något av sin inteckning täckt; även här har den faktiska inropssumman utnyttjats. I övriga fall har inropssumman hållit sig inom 10 % från värderingen.

mer reglerna att ändras i flera avseenden. Liksom vid behandlingen av sjöpanträtterna härovan skall nu både det nuvarande systemet med ett större antal sjöpanträtter och det kommande, vilket i flera avseenden begränsar sjöpanträtternas antal, beaktas i framställningen.

I 267 § upptas först under mom. 1 flera ganska disparata typer av fordringar: »rättsvårdsavgifter» som tillkommer staten, kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; vidare tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter; slutligen kostnader för lotsning och bevakning av fartyget sedan det inkommit i sista hamn. Av dessa finns i den nya konventionen endast kvar »port, canal and other waterways dues and pilotage dues», vilka placerats i andra rummet i sjöpanträtternas särskilda förmånsrättsordning.

I praktiken innebär emellertid de strykningar som den nya konventionen genomför inte någon större förändring av nu gällande regler. I nuvarande formulering upptas först *rättsvårdsavgifter som tillkomma staten.* Vilka dessa avgifter kunde vara ansågs vid lagrummets tillkomst osäkert. Tre av lagrådets ledamöter antog att det endast kunde vara fråga om kostnader uppkomna vid fartygets försäljning i borgenärernas gemensamma intresse eller för dess bevarande i avbidan på sådan försäljning, varför uttrycket i avsaknad av självständig betydelse borde kunna utgå (lagrummet upptar ju även »kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt . . .» etc.). Departementschefen menade emellertid att det »kunde ifrågasättas» om inte uttrycket innefattade även andra fordringar, som kunde behöva skyddas genom sjöpant. Någon sådan ytterligare innebörd i uttrycket »rättsvårdsavgifter som tillkomma staten» har emellertid inte uppdagats i senare rättspraxis.

Brysselkonventionens formulering går tillbaka på en i Code Napoléon stadgad allmän förmånsrätt för »frais de justice»,[19] vilken endast är avsedd att säkra de vid tillfället aktuella exekutionskost-

[19] Denna förmånsrätt har en förhistoria även före Code Napoléon och den rapporteras ursprungligen härstamma från Ordonnance de la Marine, se Berlingieri s. 155 med citat av Valin, Commentaire I s. 342.

naderna.[20] I konventionen framgår även tydligt att här endast är fråga om sådana kostnader som uppkommer i samband med fartygets försäljning eller för dess bevarande i avbidan på försäljning, genom det använda uttrycket »les frais de justice dûs à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix». Den norska lagen har i motsats till den svenska givit ett klart uttryck för samma ståndpunkt och inordnat »rättsvårdsavgifterna» under övriga exekutionskostnader, enligt formeln »rettsavgifter og andre omkostninger ved tvangssalg», vilket synes bäst återge konventionens uttryckssätt. Härmed tillgodoses även konventionens syfte att nedbringa, icke öka, antalet sjöpanträtter. Det är för övrigt svårt att se vilka staten tillkommande »rättsvårdsavgifter» som skulle stå i det samband med fartygets drift att de kan motivera en sjöpanträtt, annat än de som uppkommer i samband med utmätningsförrättningar.[21] Kostnader för eventuella tidigare kvarstadsförrättningar bör ha förskjutits av sökanden och tillkommer sålunda inte staten.

Med denna tolkning skulle »rättsvårdsavgifterna» innefattas under »*kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning*». Dessa kostnader blir emellertid, åtminstone i huvudsak, täckta enligt exekutionsrättsliga regler, och de behöver inte stödet av en sjöpanträtt. De omfattar till en början de kostnader »för förfarandet» som alltid måste täckas ur köpeskillingen.[22] Hit hör utsökningsavgift och auktions- eller annan försäljningskostnad, samt kostnader för fartygets värdering och för kungörelse om försäljningen; i princip bör man hit föra även kvarstadskostnader som varit nödvändiga för att utmätningen skall komma till stånd,[23] samt kostnader för fartygets vård och beva-

[20] Se El-Baroudi s. 40 f, Planiol & Ripert, Droit Civile Français XII, 2 uppl. Paris 1953, s. 23 f (no. 18).

[21] Överensstämmande Berlingieri s. 156 f.

[22] UL 198 §.

[23] Se Hassler s. 450 ff, samt de särskilda stadgandena om vård i UL 74 § 1 st. samt underrättelsekostnad i UL 59 §. Beslut om ersättning för kvarstadskostnad bör fattas redan i kvarstadsbeslutet (UL 199 § 2 st.), men ersättning torde även i efterhand kunna fastställas av domstol, se *Vinge*, Om kvarstad i civila mål, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1951: 2, s. 45 ff samt 49, men motsatt Trygger s. 471.

rande, sannolikt ända från kvarstaden.[24] De nämnda kostnaderna behöver aldrig bevakas vid försäljningen och »avföres» i fördelningslängden utan hänvisning till sjöpantreglerna, innan utdelning beräknas för övriga rättsägare.

Om redaren är i konkurs kan man till kostnader för fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt räkna även konkurskostnaderna, sålunda arvoden till rättens ombudsman och konkursförvaltaren samt ersättning för konkursförvaltarens utlägg för fartyget under konkursen. Dessa kostnader måste bevakas av konkursboet, och de brukar i fördelningslängden upptagas med hänvisning till 267 § sjölagen, ehuru de även utan stöd av någon sjöpanträtt borde utgå ur köpeskillingen redan enligt konkursrättsliga regler.[25] Vare sig man stöder sig på den ena eller den andra grunden måste kostnaderna ha varit nödvändiga för säkerhetens realiserande, men de kommer även med denna inskränkning att kunna omfatta betydligt mer än som är fallet vid vanlig utmätning: förutom sådant som kajhyror och bevakningskostnader kan det röra sig om kostnader för fartygets iståndhållande eller iståndsättande, för nödvändig klassning och liknande, och även exempelvis kostnader för fartygets befrielse från utländsk kvarstad eller hemtagande för försäljning.[26] Om konkursförvaltningen inte lagt ut beloppet kan det ej karakteriseras som konkurskostnad, men istället har vederbörande borgenär en massafordran på konkursboet, vilket förvaltaren måste bevaka vid försäljningen vid äventyr att annars bli personligen ansvarig.[27]

Om försäljning i konkurs sker i annan ordning än utmätningsvis,[28] så sker den i princip med bestående sjöpanträtter, enligt sjölagen 270 § 3 st. Även i detta fall måste emellertid försäljnings- och konkurskostnaderna gäldas ur fartyget, varvid man i fördel-

[24] Kostnaden skall enligt 198 § UL ha varit »nödig», men den synes under denna förutsättning böra utgå även för kvarstadstiden, se Vinge a. a. s. 45.

[25] Se Welamson s. 610 ff, Wikander s. 65.

[26] Sålunda i det i undersökningsmaterialet ingående fallet Liana, där skäligheten av dessa — avsevärda — kostnader inte bestreds.

[27] Welamson s. 653.

[28] Endast förvaltaren kan ta initiativ till försäljning annorledes än utmätningsvis, varvid samtycke fordras av »inteckningshavare, vilkens fordran ej kan till fullo gäldas», konkurslagen 71 och 73 §§, Welamson s. 404.

ningslängden inte kan hämta stöd från 267 § sjölagen; här framstår sålunda dessa kostnaders särart och deras oberoende av sjöpanträtten i 267 § punkt 1.

Till exekutionskostnaderna bör i regel även kunna räknas »*kostnader för ... bevakning av fartyget sedan det inkommit i sista hamn*», vilka i 267 § punkt 1 sammanförts med diverse offentliga avgifter för sjöfartens tekniska behov. Det är inte omtvistat att »sista hamn» måste avse kvarstads- eller utmätningshamnen där aktionen mot fartyget igångsättes, och det är klart att sjöpanträttens syfte är att skydda kostnader som varit nödvändiga för eller som åtminstone underlättat fartygets försäljning.[29] Såsom regeln utformats kommer den emellertid att skydda även sådana kostnader som inte har något samband med fartygets försäljning, exempelvis där fartyget varit upplagt en längre tid innan några exekutiva åtgärder vidtagits. Denna sjöpanträtt innebär sålunda en viss utsträckning av den förmånsrätt som i vart fall skulle följa av exekutionsreglerna, men en utsträckning vars praktiska betydelse torde vara ganska liten, och vars verkan i de undersökta utmätningsfallen kan betraktas som försumbar.[30]

Det är tydligt att de sjöpanträtter som genom den nya konventionen bortfaller i förhållande till nuvarande 267 § punkt 1 åtminstone i huvudsak är skyddade enligt exekutionsrättsliga regler, till vilka de rätteligen borde hänföras. Dessa exekutionsrättsliga regler har en motsvarighet i den nya konventionen, vars artikel 11 punkt 2 stadgar att »les dépenses taxés (i den engelska versionen 'awarded') par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivi et la distribution du prix seront payés en premier lieu, par

Denna realisationsform torde ofta ge bättre resultat vid försäljning av större fartyg bl. a. därför att den möjliggör försäljning till världsmarknadspriser, vilka ej i samma utsträckning som våra priser är pressade av ett högt löneläge på arbetsmarknaden till sjöss.

[29] Jfr Berlingieri s. 167.

[30] I det utvalda materialet har krav av hithörande art endast förekommit beträffande motorfartyget Norik, och det utgjorde där 267 kronor, vilket får kontrasteras mot de sammanlagda inropssummorna 2 144 700 kronor. Beträffande de ur materialet utmönstrade mindre och äldre fartygen har emellertid uppläggningskostnader varit vanligare. Ehuru det ofta varit svårt att klart särskilja dessa kostnader från övriga hamnkostnader, är det tydligt att de aldrig uppgått till några stora belopp.

prélèvement sur le produit de la vente». Formuleringen förefaller att i huvudsak täcka den nuvarande konventionens »les frais de justice dûs à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire, ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix», och den bör utan svårighet kunna samordnas med regeln i utsökningslagens 198 §.

Att utmätnings- och konkurskostnader måste gäldas ur köpeskillingen får sägas vara ganska självklart och är ingenting speciellt för just fartygssäkerheten. Dessa kostnader kan inte betraktas som någon egentlig belastning för inteckningssäkerheten utan är en nödvändig och beräknelig beståndsdel i dennas utövande. De offentliga avgifterna brukar utgöra ganska små belopp, och även arvodena till konkursförvaltare och rättens ombudsman brukar vara en relativt måttlig post, som dessutom är underkastad rättens skälighetsbedömning.[31] Konkursförvaltarens utlägg kan emellanåt bli relativt stora, men detta beror i så fall på att det i alla rättsägares intresse ansetts försvarligt att nedlägga kostnader på fartyget före försäljningen; onödiga utlägg blir ej täckta.

4. Följden av det sagda skulle vara, att den självständiga betydelsen av 267 § punkt 1 väsentligen inskränker sig till »*tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter*», samt »*kostnader för lotsning*». Dessa, som alla avser offentliga avgifter för sjöfartens tekniska behov, kan antas överensstämma med den nya konventionens »port, canal and other waterway dues and pilotage dues», och de bör i en ny svensk lagtext kunna återges på i huvudsak samma sätt som tidigare. De nämnda kostnaderna anses i allmänhet inte utgöra någon större belastning för inteckningshavarna, något som bestyrkes av det tillgängliga materialet från fartygsförsäljningar. Av det utvalda undersökningsmaterialet med en sammanlagd inropssumma av över två miljoner kronor täcktes närmare 18 000 kronor hänförliga till denna kategori; härtill kommer omkring 4 000 kronor som ej täcktes, varför denna post stannar vid omkring 1 % av hela inropssumman. Det är emellertid att märka, att hamnavgifter ofta förskotterats av mäklare, vilka i sin tur bevakat sina fordringar enligt

[31] Welamson s. 637 ff, se NJA 1965 s. 408.

267 § punkt 5. Om sistnämnda sjöpanträtt slopas i enlighet med den nya Brysselkonventionen kan det förväntas att mäklarna vid erläggande av hamnavgiftskrav och liknande begär transport av de sjöpantsäkrade fordringarna och sedan bevakar dessa enligt 267 § punkt 1.[32] Hur mycket detta skulle öka belastningen av sjöpanträtterna enligt 1 punkten kan inte avgöras med nöjaktig säkerhet, men man kan gissa att ökningen kan ligga i ungefär samma storleksordning som den nuvarande belastningen, så att denna skulle fördubblas.[33]

I nuvarande lydelsen av 267 § upptas under punkt 2 »*fordran å hyra eller annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren*»; mot detta svarar i den nya konventionen »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», vilka i konventionen ges förmånsrätt framför alla andra (bortsett från utmätnings- och konkurskostnaderna, som ovan nämnts). Allmänt är man överens om att dessa fordringar kan uppgå till ganska betydande belopp, och att de kan utgöra en kännbar belastning särskilt för inteckningshavare i mindre fartyg. Detta sammanhänger inte bara med att lönekontot på små fartyg är en relativt mer betydande post är på stora, utan även i viss mån med vaktsystemet ombord. Det s. k. tvåvaktssystemet på fartyg under 500 bruttoton i närtrafik medför att besättningsmännen för de långa vakttjänstgöringarna till sjöss får särskilt stora s. k. vederlagskrav, vilka i praktiken sällan kan uttas genom extra fritid i hamn och vars betalning då brukar anstå till dess anställningen upphör.

Till de här skyddade rättsinnehavarna hänföres endast perso-

[32] Mäklarens rätt till inträde i sjöpanträtt är ej erkänd i alla situationer där han erlägger sjöpantsäkrade krav, men det erkänns i allmänhet att sådant inträde kan säkras genom transport, se *Haga* i AfS Bd 8 s. 256, men jfr beträffande finsk rätt Riska i JFT 1959 s. 305 ff. Enl. den nya konventionen blir en transport alltid verksam, art. 9.

[33] De mäklarkrav vari hamnavgifter ingår har i det utvalda materialet utgjort sammanlagt omkring 29 500 kronor, men de ingående posterna har inte kunnat klart särskiljas. Blir det praxis att mäklare begär transport av avgiftskravet synes detta kunna medföra att mäklare blir täckta även där deras utlägg nu inte är sjöpantsäkrade såsom s. k. befälhavaravtal.

ner anställda ombord på fartyget; inte stuvare och andra som, utan att vara ombordanställda, utför arbete för fartyget. Om en befälhavare samtidigt fungerar som korrespondentredare för fartyget och innehar en post i rederiets styrelse,[34] är det endast för sin lön såsom befälhavare som han kan påyrka sjöpanträtt. Om en besättningsman även gör sig förtjänt av bärgarlön är det inte enligt punkt 2, utan enligt punkt 3, som han erhåller sjöpanträtt, något som lätt kan medföra att kravet inte blir täckt.

Å andra sidan är sjöpanträtten inte personlig, utan den kan utnyttjas även av sjömannens rättsinnehavare. Även sjömannens efterlevande kan sålunda göra sjöpanträtten gällande, och sjöpanträtten anses allmänt kunna transporteras på en betalare och anses under vissa betingelser kunna övergå på betalaren utan vidare.[35] På liknande sätt anses ofta förmåner som inte direkt skall tillfalla sjömannen böra tillerkännas sjöpanträtt. Sålunda brukar vid exekutiva försäljningar ofta framställas krav av pensionsanstalter för de redaravgifter som författningsenligt skall utgå till sjömännens pensionering, och för dessa brukar sjöpanträtt göras gällande enligt 267 § punkt 2.[36] Det kan synas tveksamt om dessa avgifter rätteligen kan hänföras till lagens »gottgörelse som tillkommer å fartyget anställd person»,[37] och situationen är inte heller sådan

[34] Sålunda »Linköpings» försäljning 1938, där en sådan korrespondentredares krav på c:a 1 500 kronor förlikningsvis nedsattes till 300 kronor.
[35] Se ovan s. 80 not 18, och jfr härovan not 32.
[36] Från rättspraxis märks ND 1955 s. 537 (jfr ND 1956 s. 649, NJA 1956 s. 562), där det var mellan parterna ostridigt att Handelsflottans Pensionsanstalt och Sjöbefälets Pensionskassa hade sjöpantberättigade krav, samt Svea HovR:s beslut den 13 januari 1950, där sjöpanträtt bestritts endast därför att den förmenats härröra från tidigare resor. I Norge ges dessa krav främsta prioritet enligt en särskild — tydligen konventionsstridig — legalpanträtt, jfr ND 1962 s. 429 med hänvisningar; i Italien har de erhållit en särskild sjöpanträtt, förenlig med konventionens »les créances résultant du contrat d'engagement . . .» genom att den placerats efter sjömännens egen sjöpanträtt, se italienska navigationslagen art. 552 n. 3.
[37] Enligt Brysselkonventionen skulle dessa krav kunna skyddas, men Sverige har inte helt följt konventionens formulering. Konventionen nöjer sig med att fastställa att fordringarna skall grundas på anställningskontrakt för befälhavare, sjöman eller annan ombordanställd. Enligt nya panträttskonventionen skyddas endast anspråk som tillkommer de ombordanställda direkt.

att pensionsanstalten till följd av subrogation kan sägas ha inträtt i sjömannens rätt.[38] Inte desto mindre har dessa krav förblivit obestridda i de studerade fallen. På liknande sätt har utmätningsmans krav på grund av införsel blivit obestridd, trots att det väl svårligen låter inordna sig under beteckningen gottgörelse som tillkommer ombordanställd.[39] Å andra sidan har kronans krav på sjöpanträtt för avdragen ej redovisad källskatt blivit på goda skäl bestridd; sjömannen bör bevaka sitt lönekrav till bruttobeloppet, och skatteavdrag på det faktiskt utbetalade beloppet skall göras av konkursboet, som därvid handlar för statsverkets räkning.[40]

Sjöpanträtten för lön anses som nämnt kunna utgöra en ganska betydande belastning, i synnerhet i konkursmässiga företag där man låtit lönen stå inne under en längre tid. I det utvalda undersökningsmaterialet från utmätningar har sjöpant för lön förekommit med ett enda undantag, vilket avsåg ett upplagt fartyg. I de tio fall där lönekrav förekommit har av den sammanlagda försäljningssumman på dryga två miljoner åtgått 265 000 kronor, eller över 12 %, för tillgodoseende av lönekraven. I ett fall (ångaren Cecilia) uppgick lönekraven till så mycket som 80 % av hela inropssumman och kunde ej tillfullo täckas; i övrigt varierar de

[38] Se NJA 1935 s. 245 samt särskilt den ovan anförda artikeln av Haga, jfr ovan s. 80 not 18.

[39] Så Svea HovR:s beslut den 13 januari 1950 i ärende Ex.D. 23/333, 27/334, där utdelningsförslaget ej överklagades i denna del.

[40] Sålunda R 1958 s. 170. Realiter innebär detta — till skillnad från vad som synes böra gälla om pensionsanstalts och införselberättigads krav — att staten kan dra nytta av sjömannens sjöpanträtt. Beloppet anses i princip tillkomma sjömannen, men boet skall liksom en arbetsgivare dra källskatt på faktiskt utbetalade belopp, och den dragna källskatten måste sedan redovisas såsom en massa-fordran i konkursen. Om sjömannen bevakat endast nettobeloppet skall boet sålunda dra källskatt på detta belopp. Att en pro-forma-kvittering för källskatteavdrag har gjorts vid anställningens upphörande, för att möjliggöra sjömannens anställning på annat håll, synes ej böra påverka dessa regler; bevakning bör kunna ske för bruttobeloppet och konkursboet bör innehålla därpå fallande källskattebelopp (se dock motsatt Södertälje RR i ND 1955 s. 540). Om kvitteringen skulle betraktas som ett innehållande av källskattebeloppet bleve följden i regel att staten inte finge utdelning för denna fordran, samtidigt som inget ytterligare avdrag kunde göras på sjömannens krav på nettolönen, se uppbördsförordningen 77 § 2 st.

ganska avsevärt mellan 4 och 30 % av de begagnade fartygsvärdena.

Även om sålunda sjöpanträtten för lön kan utgöra en beaktansvärd belastning, i synnerhet ifråga om mindre och äldre fartyg, har man, av sociala skäl, inte ifrågasatt att inskränka den. Sjömännen är i flera avseenden bundna till fartyget och har varken möjlighet eller rättighet att såsom de ilandanställda lämna sin tjänst närhelst lönen ej utbetalas i tid.[41] Detta medför dels att de har ett verkligt behov av sjöpanträtten, och dels att denna sannolikt utgör en större faktisk belastning på fartygskrediten än vad de ilandanställdas motsvarande förmånsrätt enligt HB 17:4 utgör på fastighetskrediten.

I nuvarande 267 § följer under punkt 3 »*bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri*», vilka i den nya konventionen har kompletterats med fordringar på ersättning för »wreck removal» och har placerats under punkt 5 i förmånsrättsordningen. Om man bortser från den nytillkomna sjöpanträtten för »wreck removal», vilken i systematiskt hänseende inte borde förekomma i sammanhanget, kan man beteckna de här nämnda sjöpanträtterna som en sekundär risk för inteckningshavaren, beaktad tidigare i denna framställning under rubriken »skaderisker». Krav på bärgarlön och gemensamt-haveri-ersättning förutsätter en sjöfara, och kraven uppstår till följd av en verksamhet som undanröjt denna sjöfara. Inteckningshavaren skyddar sig även regelmässigt på samma sätt som han skyddar sig mot sjöfara: båda de nämnda typerna av krav täcks av fartygets sedvanliga försäkringar. Detta gäller i första hand bärgarlönskrav, som täcks av fartygets kaskoförsäkring, vare sig den är tecknad enligt kaskoförsäkringsvillkoren[42] eller enligt sjöförsäkringsplanen.[43] Kaskoför-

[41] Om förutsättningarna för att en sjöman skall få lämna sin anställning utan uppsägning, se sjömanslagen §§ 35 ff, och jfr Tiberg, The contract of service of masters and seamen, Genua 1963 s. 19. Om tillämpningen av den allmänna principen om prestation mot prestation i allmän arbetsrätt, se Schmidt, Tjänsteavtalet s. 296. Beträffande sjömännen gäller för övrigt ett décomptesystem, som tillåter befälhavaren att innehålla viss del av sjömannens lön, se sjömanslagen 21 §.

[42] Se 1966 års kaskoförsäkringsvillkor § 6 f.

[43] Se planens §§ 55 och 76 e) och f).

säkringen täcker i allmänhet även ersättningar för gemensamt haveri. Detta gäller utan undantag ifråga om storkaskot, där kaskoförsäkringsvillkoren tillämpas.[44] För de mindre fartygen, som brukar kaskoförsäkras enligt sjöförsäkringsplanen, anses det emellertid ofta oekonomiskt att teckna en fullständig kaskoförsäkring, vilken enligt planens § 76 d täcker ansvaret för gemensamt haveri. Om en sådan försäkring ej lämpligen kan tecknas måste inteckningshavaren själv överväga riskerna, ty det kan knappast vara försvarligt att under sådana omständigheter framtvinga ett försäkringsskydd som kan menligt påverka fartygets räntabilitet och därigenom försämra säkerheten i andra avseenden.

Hur stor belastning den nu nämnda sjöpanträtten skulle medföra om full försäkring ej finns, kan knappast anges i någon generell formel. I det utvalda undersökningsmaterialet har krav av denna art förekommit endast beträffande det lilla motorfartyget Norik, som måst bärgas och bogseras ett flertal gånger. Utdelning beräknades här för två krav som uppgavs angå bärgning och bogsering, om sammanlagt 1 125 kronor, varjämte en bevakning på över 4 000 kronor återtogs till följd av betalning före fördelningssammanträdet. Den sammanlagda belastningen på detta fartyg blir ganska avsevärd, med tanke på att inropssumman var så låg som 8 500 kronor. Dessutom förekommer ett mindre krav av hithörande art ifråga om ett av fartyg som ej medtagits i sammanställningen.[45] Allmänt kan emellertid sägas beträffande bärgarlönskrav att de kan uppgå till betydande belopp, ej sällan till en tredjedel eller till och med hälften av fartygets värde efter bärgningen. Krav på ersättning i gemensamt haveri kan förväntas uppkomma oftare än bärgarlönskrav, men de torde sällan uppgå till lika stora belopp.

Under punkt 4 upptar 267 § *»ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättningen hörande personer; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats»*. Denna

[44] Se kaskoförsäkringsvillkoren § 6 b.

[45] Två losstagningar à sammanlagt 200 kronor av bogserbåten Ringsö, som 1935 såldes exekutivt för 1 250 kronor.

punkt har i den nya panträttskonventionen sin motsvarighet i de två punkterna 3 och 4 av art. 4, där dock dess tillämpningsområde krympt något, främst genom uteslutande av lastskador. Enligt den nya konventionen måste det sålunda röra sig om skada som uppkommer »on land or on water, in direct connection with the operations of the vessel», och det skall då antingen gälla krav på grund av personskada eller död (punkt 3) eller egendomsskada av rent utomobligatorisk karaktär (punkt 4).

Inte heller dessa krav utgör någon allvarligare belastning för inteckningshavare i allmänhet, och de finns inte illustrerade i något av de studerade utmätningsfallen. Ehuru det är tydligt att krav av alla de här nämnda slagen kan uppgå till mycket betydande belopp samt att krav på ersättning för lastskador kan förekomma rätt ofta, är även dessa krav liksom den föregående gruppen regelmässigt täckta av försäkring. Mindre och äldre fartyg kan dock emellanåt vara försäkrade endast »mot totalförlust» (den minst omfattande kaskoförsäkringen enligt sjöförsäkringsplanen),[46] i vilket fall ingen ersättning utgår för något av de nämnda kraven. I allmänhet tecknas dock en fullständigare kaskoförsäkring, varvid klausulen »mot kollisionsansvar» täcker ansvaret för »sammanstötning eller annan sjöolycka», dock ej indirekta skador eller skador av svallvågor,[47] och klausulen »mot ersättning till tredje man» täcker, med nyss angivna inskränkningar, ansvaret för »skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar».[48] Även kaskoförsäkringsvillkoren täcker de nu nämnda ansvarsmomenten, dock med vissa avvikelser i förhållande till planen.[49] De i sjölagen 267 § nämnda person- och lastskadorna täcks i regel av P & I-försäkringen. Då emellertid sådan försäkring inte brukar tecknas för mindre fartyg, kan denna sjöpanträtt medföra vissa risker för inteckningshavare i sådana. I synnerhet gäller detta sjöpanträtten för lastskadeansvar, vilken kan tänkas uppkomma jämförelse-

[46] Sjöförsäkringsplanen § 76 a.

[47] Se närmare sjöförsäkringsplanen § 76 b jfrd med § 81 g och i.

[48] Sjöförsäkringsplanen § 76 c.

[49] Kaskoförsäkringsvillkoren § 6. I synnerhet täcker villkoren endast ansvar för skada genom direkt sammanstötning; jfr härtill det norska »Bandeirante»-fallet ND 1956 s. 318, där villkoren i detta avseende liknade de svenska.

vis ofta. Denna sjöpanträtt har emellertid borttagits i den nya konventionen.

Sammanfattningsvis torde man kunna säga, att sjöpanträtten under 267 § punkt 4 rätt sällan aktualiseras, men att den dock kan utgöra en realitet i fråga om de smärre fartyg som inte är P & I-försäkrade.

Sjöpanträttshavarnas krav enligt 267 § punkterna 3 och 4 är regelmässigt begränsade så, att dessa sjöpanträttshavares sammanlagda fordringar inte kan överskrida begränsningsbeloppen enligt sjölagen 255 §. Denna begränsning kan möjligen vara inteckningshavaren till nytta när fartyget tillhör ett välskött rederi som inte har ådragit sig andra sjöpantsäkrade krav men som råkat i svårigheter till följd av en plötslig olycka; i regel torde det dock knappast bli något över för inteckningshavaren sedan begränsningsmaximum utnyttjats.

Den sista sjöpanträtten med förmånsrätt före inteckningarna är sjöpanträtten för *s. k. befälhavaravtal,* eller avtal *ingångna av befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort för fartygets bevarande eller resans fortsättande,* 267 § punkt 5. Denna sjöpanträtt har väckt mycken kritik emedan den ansetts urholka fartygets värde som säkerhet för långtidskrediten, till förmån för en kortfristig kredit för leveranser och reparationer.[50] Det är vid fartygsförsäljningar mycket vanligt att leverantörer och reparatörer framställer krav på sjöpanträtt enligt punkt 5, men synbarligen inte lika vanligt att kraven uppfyller rekvisiten för sådan sjöpanträtt: i synnerhet kan deras krav bortfalla på grund av sjöpanträttens korta preskriptionstid av sex månader, eller på grund av att beställningen gjorts i hemmahamn eller av redaren själv.

Inom det utvalda undersökningsmaterialet har befälhavaravtalen svarat för en belastning av omkring 5,4 % av det totala realiserade fartygsvärdet, eller för sammanlagt 115 000 kronor. Det är emellertid att märka, att den höga procentsatsen till stor del är att tillskriva ett enda fall, nämligen försäljningen av ångfartyget

[50] Se härom närmare Sandströms arbete om avskaffande av sjöpanträtten för befälhavaravtal. Att reparations- och leverantörskostnaderna kan utgöra en mycket betydelsefull del av fartygets driftskostnader demonstreras slående av Delarue, a. a. s. 39 f.

Väring, där befälhavaravtalen medförde en belastning av närmare 90 000 kronor, däribland en reparationsräkning på 53 600 kronor. Bortser man från detta fall sjunker procentsatsen till omkring 2 %, varav en del utgör mäklarkrav för utlägg som skulle ha haft en bättre sjöpanträtt om mäklaren försäkrat sig om transport av den fordring han täckt.

Fallet Väring illustrerar ett förhållande av speciell betydelse för bedömningen av sjöpanträtten i 267 § punkt 5. Det är inte den normala belastningen av denna sjöpanträtt som är ett problem för kreditgivarna, utan risken ligger i att den möjliggör för en redare att systematiskt skaffa sig tillfälliga leveranskrediter från olika håll, genom att befälhavaren får göra beställningar utom fartygets hemort. Det kan inte vara rimligt att befälhavaren på ett fartyg värt omkring 300 000 kronor får på egen hand ingå avtal om reparation av fartyget för över 50 000 kronor, i synnerhet inte i ett så nära beläget land som Holland! Härtill kommer att bevissvårigheterna för att avtalet verkligen inte ingåtts av rederiet ofta blir stora, därför att både varvet och rederiet är angelägna om att visa att avtalet var ett befälhavaravtal.[51] På detta sätt kan fartyget lätt bli belastat av sjöpanträtter av betydande storlek, till men för den långfristiga kreditens säkerhet.

5. Vid ett försök till sammanfattande omdöme skall till en början bortses från den sjöpanträtt (enligt 267 § punkt 1) som väsentligen avser konkurs- och förrättningskostnader. Dessa kostnader är alltid oundgängligen förenade med ett exekutivt förfarande, och de utgörs av statliga avgifter av förhållandevis ringa storlek samt av arvodeskrav som är underkastade domstols skälighetsprövning och krav på återbetalning av utgifter som gjorts i inteckningshavarens lika väl som i övriga fordringsägares intresse.

[51] Sjöpanträtten torde inte uppkomma om befälhavaren får särskild fullmakt för denna reparation, ty det är då redaren som handlar genom befälhavaren såsom fullmäktig och inte befälhavaren »i denna sin egenskap». Inte heller torde sjöpanträtten uppstå när redaren ratihaberar avtalet och därigenom blir direkt bunden, jfr Berlingieri s. 221 med hänvisningar till konventionen och dess förutsättningar. I fallet Väring hade man kunnat hävda att legalfullmakten helt enkelt ej täcker beställningar av denna storleksgrad.

Ifråga om de övriga sjöpanträtterna synes det vara en allmän uppfattning att det är lönekraven och befälhavarbeställningarna som är mest betungande. Det undersökta materialet, som främst avser äldre lastfartyg av begränsat tonnage, bekräftar detta intryck; främst är det lönekraven som har inkräktat på inteckningssäkerheten, i andra hand — ehuru i betydligt mindre utsträckning — befälhavarbeställningarna. Att befälhavarbeställningarna kommit att stå tillbaka beror inte minst på den korta preskriptionstiden, vilken avskurit åtskilliga krav av denna art.

Av de återstående sjöpanträtterna kan man anta att ersättningar för skada på last eller ombordvarande, gemensamt-haveriersättningar samt ersättning för bärgarlön ibland kan uppgå till betydande belopp, vilket kommer att att skada inteckningshavarna om fartyget är ofullständigt försäkrat. I det undersökta materialet illustreras detta endast av de bärgarlönskrav, som riktades mot det lilla fartyget Norik. Erinras bör i detta sammanhang, att bärgarlöns- och gemensamt-haveri-krav utgör sekundära risker och att de i annan egenskap har beaktats redan i avsnittet om skaderisker för fartyget.

Över huvud taget är det påfallande, att sjöpanträtterna inte kan karakteriseras som någon särskilt svår belastning för inteckningshavarna, trots att det undersökta materialet i sin helhet endast omfattar mindre fartyg, som i allmänhet brukar anses särskilt utsatta för sjöpantbelastning. Den långt större förlusten måste tillskrivas andra omständigheter, såsom konjunkturförändringar, minskad efterfrågan på visst slag av fartyg, eller rentav den omständigheten att fartyget från början varit överintecknat. Om vi bortser från förrättnings- och konkurskostnader, vilka under alla omständigheter måste täckas vare sig de betecknas som sjöpanträtter eller ej, så svarar mot en sammanlagd inteckningsbelastning i de utvalda fallen av närmare fyra miljoner kronor, varav två och en halv miljon inte täckts, en sjöpantbelastning av endast 400 000 kronor — mindre än 19 % av de realiserade fartygsvärdena.[52] Hänsyn har då ej tagits till obelånade inteckningar eller överhypotek, vilka under inga omständigheter får någon utdelning, och inte heller till inteckningar som innehas av delägare i ägar-

[52] Jfr uppskattningen till 34 % av Delarue a. a. s. 97, vilken summa ändå baserats på en betydande nedskärning av preskriptionstiderna.

rederiet. Till helt övervägande del har de ovannämnda inteckningarna varit belånade i banker och kreditinstitut av olika slag.

6. Sjöpanträtterna omfattar, liksom fartygsinteckningen, fartyget med tillbehör, vartill ej räknas proviant eller bränsle till fartygets framdrivning.[53] Sjöpanträtten utsträcks i princip inte till försäkringsersättning som utgår för fartyget, men som tidigare framhållits nås detta resultat för sjöpanträttshavare med personlig fordringsrätt genom att sjöpanträttshavaren enligt 54 § försäkringsavtalslagen är medförsäkrad under försäkringen, där ej annat avtalats, och undantag från denna regel förekommer ej i gällande försäkringsplan eller försäkringsvillkor.[54]

Resultatet blir tydligen, att sjöpanträttshavaren i regel är medförsäkrad enligt 54 § försäkringsavtalslagen, medan kreditgivaren som tidigare framhållits[55] är medförsäkrad enligt sjöförsäkringsplanen § 92 — om han försummat att lämna meddelande till försäkringsbolaget endast enligt § 92 st. 1. Båda persongrupperna skulle alltså vara medförsäkrade enligt olika regler, och försäkringsbolaget ställs då inför frågan till vem försäkringsersättningen skall utbetalas.

Man kunde tänka sig argumentet att sjöförsäkringsplanen såsom ett kontraktuellt regelsystem skulle ta över försäkringsavtalslagens bestämmelser, varför inteckningshavarens rätt skulle utesluta sjöpanträttshavarnas legala medförsäkring. Bortsett från det kanske missvisande i denna klassificering av sjöförsäkringsplanen synes en sådan slutsats ej berättigad, eftersom försäkringsavtalslagen och planen ej är oförenliga, om bara försäkringsbeloppet räcker till. I själva verket torde försäkringsbolaget knappast kunna åläggas att på egen risk avgöra vem som är berättigad, utan det bör ha rätt att vägra betalning och att om nödvändigt nedsätta beloppet. Enligt lagen om betalning genom nedsättning i allmänt förvar, 6 §, skall i så fall utbetalning ske efter överenskommelse eller förlikning eller efter dom i rättegång mellan de tvistande parterna. Sjöpanträttshavarna får sålunda instämma kreditgivaren eller kreditgivaren sjöpanträttshavarna i talan om bättre rätt till det nedsatta beloppet. Eftersom sjölagen 268 § och fartygs-

[53] Sjölagen 268 §, jfr FIL 13 §.
[54] Jfr ovan, s. 92 f.
[55] Jfr ovan, s. 129 ff.

inteckningslagen 14 § utesluter både sjöpanträttshavare och inteckningshavare från rätt till försäkringsersättningen har ingen av parterna förmånsrätt, och domstolen torde få fördela beloppet proportionsvis.

Emellertid kan man som tidigare har framhållits[56] under vissa förutsättningar konstruera det sedvanliga förfarandet vid fartygsbelåning — deposition av försäkringspolisen jämte meddelande till försäkringsgivaren — som en sakrättsligt verksam pantsättning av rätten enligt polisen. Försäkringsgivaren står i denna situation inför två medförsäkrade personer eller persongrupper, varav den ene har panträtt i försäkringssumman, medan den andre enligt förmånsrättsordningen hade bästa rätt i fartyget. Till vem skall då ersättningen utbetalas?

Lösningen synes bli följande. Medförsäkringen är ingen panträtt utan är att likställa med ett kontraktuellt arrangemang, enligt vilket försäkringsgivaren säger sig vilja täcka även sjöpanträttshavaren (tredjemansavtal enligt den dispositiva regeln i försäkringsavtalslagen 54 §). Inteckningshavaren har däremot skaffat sig en panträtt i rättighet, medförande sakrättsskydd till försäkringsersättningen gentemot andra försäkrade, enligt analogi med HB 17: 3 st. 1. Eftersom sjölagen 268 § uttryckligen uttalar att sjöpanträtten icke omfattar ersättning som utgår till redaren på grund av tagen försäkring, så gäller för sjöpanträttshavarens del inget motsvarande sakrättsskydd. Resultatet synes bli att ersättningen måste utbetalas till inteckningshavaren, medan sjöpanthavarna, liksom vilken annan försäkringshavare som helst, endast får vad som kan återstå sedan inteckningshavaren tagit sitt. Att sjöpanthavarna därvid har företrädesrätt före redaren är knappast något skäl för att de skulle konkurrera även med kreditgivaren såsom panthavare.

Situationen torde emellertid få anses vara tillräckligt komplicerad för att försäkringsgivaren inte skall vara pliktig att på eget äventyr bedöma, till vilken av de tvistande parterna han skall betala ersättningen. Även i denna situation bör han således tillåtas att befria sig genom nedsättning av försäkringsersättningen.[57]

[56] Se ovan, s. 132 ff.

[57] Se 1 § 1 st. lagen 1927 om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar.

7. I kapitlet om sjöpanträtt såsom kreditsäkerhet har framhållits, att sjöpanträtten omfattar vissa fordringar som inteckningen icke omfattar, nämligen i första hand fordran på *frakt* för den resa under vilken sjöpantfordringen uppkommit eller, ifråga om lönefordringar, frakt för alla resor under den tid tjänsteavtalet varat[58] samt ytterligare redarandelen av *bärgarlön* och fartyget tillkommande *skadestånd eller haveribidrag*.[59] Sjöpanträtt kan alltså göras gällande i sådana redarfordringar, och gäldenären (befraktaren eller lastemottagaren, den bärgade egendomens ägare eller skadevållaren) blir efter denuntiation skyldig att innehålla det belopp han är skyldig, varigenom den fond som är tillgänglig för sjöpanträtterna ökas och ett motsvarande belopp friställs för utdelning till inteckningshavare.

Betydelsen av detta extratillskott bör dock ej överdrivas. Vi har sett att sjöpanträtterna redan i och för sig inte utgör någon överväldigande belastning på fartyget, och att deras borttagande ingalunda skulle radikalt förbättra inteckningshavarnas läge. De fonder som kan friställas genom att sjöpanträttshavarna får frakt- och bärgarkrav till sitt förnöjande torde sällan vara stora. Förutsättningen måste vara att kraven utestår oguldna, något som i synnerhet beträffande fraktkraven torde vara mindre vanligt; regeln är att frakten gäldas senast vid godsets utlämnande, »Zug-um-Zug» mot detta. Än mindre har inteckningshavarna anledning att räkna med att det skall finnas oguldna bärgarlöns-, skadestånds- eller haverikrav tillgängliga, och möjligheten härav kan därför knappast, allmänt sett, sägas förbättra kreditsäkerhetens värde. Det kan emellertid finnas anledning att beakta skadestånds- och haverikraven i anslutning till skaderiskerna. Det kan tänkas att en sjöolycka av stora mått kan utlösa en konkurs och leda till fartygets utmätning. Om händelsen berättigar rederiet till betydande skadestånd eller haveriersättning, kan utdelningen av sådana belopp till sjöpantberättigade borgenärer beaktansvärt minska olägenheterna av att inteckningshavarna inte själva kan få ersättning ur dessa belopp. Om emellertid sjöpanträttshavarna redan är

[58] Sjölagen 268 § 2 st.
[59] Sjölagen 268 § 1 st.

täckta, kommer det extra tillskottet att gå inteckningshavarna förbi.[60]

8. Även om sjöpanträtterna knappast kan räknas till de största säkerhetsriskerna för inteckningshavare i fartyg, utgör de trots de strykningar som den nya panträttskonventionen genomför ett beaktansvärt osäkerhetsmoment. Förhållandena är emellertid inte helt annorlunda inom fastighetsväsendet. Även här går bl. a. just lönekrav före inteckningarna och minskar dessas värde på ett svårbedömt sätt. Visserligen torde sådana innestående lönekrav inte vara tillnärmelsevis lika vanliga som sjöpanträtterna vid fartygsexekutioner, vilka utgör den regelmässiga inledningen till förteckningen över utdelningsberättigade krav; detta kan i viss mån sammanhänga med regeln i HB 17: 13 om att förmånsberättigade enligt HB 17: 4 i första hand skall tillgodoses ur lös egendom, men ännu mer med att de landanställda är mindre obundna än sjömännen och kan lämna anställningen om lönen ej utbetalas.[61] Svårigheten att rätt bedöma risken beror inom fastighetsväsendet särskilt på att förmånsrätten tillkommer inte bara personer som arbetar inom fastigheten, utan i princip alla fastighetsägarens anställda.[62]

[60] Reglerna i HB 17, §§ 13 och 15, avser visserligen att i möjligaste mån undvika konflikter mellan borgenärerna genom att i första hand hänvisa dem envar till sitt säkerhetsobjekt, och skadeståndS- eller haverifordringen bör i enlighet med detta så långt den räcker utnyttjas till sjöpanträttshavarnas förnöjande. Det synes emellertid lätt kunna inträffa, att dessa ersättningsbelopp blir tillgängliga först långt efter fördelningen av köpesumman för fartyget. I denna situation har ingen sekundärfördelning enligt UL 152 § kunnat uppgöras, utan ett nytt fördelningssammanträde måste hållas, om det finns utdelningsberättigade borgenärer (Hassler s. 316 f, Olivecrona, Förfarandet vid exekutiv försäljning av fast egendom, 2 uppl. Lund, 1941, s. 163, jfr Hassler i SvJT 1934 s. 605 f). Har då sjöpanträttshavarna redan tillgodosetts ur fartyget kommer beloppet att direkt tillfalla redaren eller hans landborgenärer.

[61] Detta betyder ej att lönekraven skulle sakna ekonomisk betydelse. I synnerhet fordringarna på semesterersättning kan uppgå till ganska betydande belopp.

[62] Se Byggnadsborgenärsutredningens betänkande, SOU 1946: 62, s. 24.

E. Utlandsförsäljningar

1. Inledning s. 163 — 2. Inteckningens beaktande, allmänt s. 165 — 3. Borgenärens bevakningsmöjligheter s. 171 — 4. Inteckningens verkan s. 175 — 5. Internationellt-privaträttsliga regler om inteckningens verkan s. 176 — 6. Positivrättsliga regler om inteckningens verkan i utländsk rätt s. 192 — 7. Sammanfattning s. 196.

1. Inledning

Handelsfartyg är föremål för en ganska livlig internationell omsättning, som främjas av att de ofta är fritagna från tull.[1] Särskilt är det vanligt att fartyg som inte längre kan drivas ekonomiskt i ett höglöneland som vårt säljs till länder med lägre lönenivå för att där kunna utnyttjas ytterligare några år, innan en definitiv nedskrotning blir nödvändig. I samband med sådana utlandsförsäljningar växlar fartyget nationalitet, vilket kan leda till rättsförluster för inteckningshavarna, till följd av att registerlandet ej erkänner inteckningarna eller placerar dem i rang efter andra säkerhetsrätter, vilka ej skulle ha beaktats så länge fartyget seglat under svensk flagg.

Vidare medför handelsfartygens i hög grad internationella användning att de är utsatta för att bli tvångsvis försålda utomlands, i synnerhet till följd av åtgärder av sjöpantberättigade borgenärer. Risken är påtaglig för fartyg som sällan eller aldrig besöker svenska hamnar, exempelvis därför att de bortfraktats på lång tid till någon utländsk befraktare. En exekutiv försäljning medför regelmässigt,[2] utomlands liksom hos oss, att säkerhetsrätter i fartyget försvinner, och att panthavarna får nöja sig med den utdelning de kan få ur köpeskillingen. Risken för inteckning-

[1] Sålunda i svensk rätt, såvitt avser stålfartyg om minst 70 ton brutto.

[2] Såväl vid internationella konferenser som i litteraturen har allmänt antagits att detta är en regel av generell giltighet. Teoretiskt kunde man väl även tänka sig att av köpeskillingen täckta inteckningar — men däremot knappast några sjöpanträtter — finge utan vidare kvarstå i avräkning mot köpeskillingen, exempelvis enligt den lägsta budets princip som tillämpas i vår fastighetsrätt, men förf. har inte kunnat finna exempel på detta inom sjörätten. En annan sak är att parterna på många håll har möjlighet att överenskomma om att täckta inteckningar skall kvarstå — detta gäller exempelvis hos oss, och möjligheten härtill är förutsedd i den nya konventionens art. 11.

havaren ligger här sålunda inte i att fartyget kan växla nationalitet, genom att inroparen kan vara utlänning, utan att den utländska försäljningsmyndigheten inte tillgodoser inteckningshavarna såsom en svensk exekutionsmyndighet eller domstol skulle ha gjort, och att försäljningen och dess extinktiva verkan i fortsättningen erkänns på de orter där fartyget kan komma att användas.

I åtskilliga länder med latinrättslig bakgrund kan hypotek och andra säkerhetsrätter bringas att upphöra efter överlåtelse av fartyget, genom att köparen föranstaltar om en s. k. purgations- eller liberationsprocess.[3] Fartyget uppbjuds till inteckningshavarna, vilka kan framtvinga dess försäljning på auktion till ett pris överstigande det av köparen deklarerade inköpsvärdet, men vilka annars måste finna sig i att bli utlösta så långt det deklarerade värdet förslår. Även denna situation skall beaktas här nedan; inteckningshavarnas rättsställning blir ungefär densamma som vid exekutiv auktion, och deras säkerhet försvinner i den mån den ej täcks av auktionssumman eller löseskillingen.[4] Purgationsprocessen är fullt förenlig med bestämmelserna i Brysselkonventionen (art. 9 st. 4), men den verkar föga förenlig med den nya konventionen, vars uttryckliga regler om hypotekens försvinnande vid exekutiv försäljning knappast synes lämna rum för deras försvinnande vid annan försäljning (art. 11).

Att för alla länder kartlägga de risker som frivilliga eller exekutiva utlandsförsäljningar kan medföra för inteckningshavarna skulle bli en oöverskådlig uppgift. Den undersökning som jag har kunnat göra tar i första hand sikte på ledande sjöfartsländer från vilka litteratur eller lagtext varit tillgänglig, främst Belgien, England, Frankrike, Grekland, Holland, Italien, Tyskland, USA och

[3] Institutet är känt i Belgien (se handelslagen art. 40 ff), Brasilien (Abraham s. 235), Frankrike (Ripert no 1099), Italien (navigationslagen art. 673—79), Japan (Abraham s. 235), Portugal (Abraham s. 235). Denna förteckning gör inte anspråk på någon fullständighet, och förfarandet — som ursprungligen har utvecklats i fransk fastighetsrätt — kan förväntas vara tämligen allmänt spritt i länder som bygger på den franska Code Civile.

[4] Se närmare Abraham s. 233 ff, samt Berlingieri s. 483 ff; jfr min anmälan av det senare arbetet i AfS Bd 8 s. 685 f.

de nordiska länderna, samt i mindre mån Japan, Polen och Sovjetunionen. Materialet utökas avsevärt av att åtskilliga länder är anslutna till konventioner, som i olika avseenden reglerar inteckningshavarnas ställning. Slutligen måste uppmärksammas att den nya panträttskonventionen, som särskilt slår vakt om inteckningshavarnas säkerhet vid utlandsförsäljningar, fått en tämligen god ansluttill det förberedande konventionsutkastet i New York 1965 innening vid den diplomatiska konferensen i maj 1967.[5] Förarbetena håller för övrigt åtskilliga uttalanden av de nationella avdelningarna av CMI, vilka utnyttjats som källor i den företagna undersökningen.[6]

De länder från vilka på detta sätt några upplysningar kunnat hämtas är till antalet 40, signatärmakter som ej ratificerat oräknade,[7] låt vara att inteckningshavarnas ställning i vissa av dessa länder har varit mycket svårbedömd på grund av materialets knapphet. Även om ingen fullständighet har kunnat uppnås, kan materialet måhända antas någorlunda väl ange ramen för vad en inteckningshavare behöver räkna med att råka ut för, så länge fartygets fart inskränks till någorlunda civiliserade länder, vilkas rättsordning grundas på västerländska rättsprinciper.

2. Inteckningens beaktande, allmänt

I doktrinen råder allmän enighet om att hypotek som är giltigen tillkomna i fartygets hemland *erkännes* i alla länder som övertagit europeiska rättsinstitut, i varje fall om hypoteket är registre-

[5] Konventionen har undertecknats av Belgien, Danmark, Finland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Formosakina, Kongos demokratiska republik, Liberia, Monaco, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Uruguay, Vatikanstaten, Västtyskland.

[6] Förarbetena är tryckta i sexton häften vilka i fortsättningen skall citeras med beteckningen *Hyp,* följd av häftets nummer och sida.

[7] Följande länder berörs: Belgien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Cuba, Danmark, Dominikanska republiken, El Salvador, Equador, Finland, Frankrike, Grekland, Guatemala, Haiti, Holland, Honduras, Irland, Italien, Japan, Jugoslavien, Kanada, Nicaragua, Norge, Panamà, Paraguay, Peru, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Sovjetunionen, Spanien, Storbritannien med Skottland (som i viss mån har sitt eget rättssystem men tydligen utan nämnvärda avvikelser från de engelska reglerna ifråga om de här aktuella problemen), Syrien, Turkiet, Tyskland (i första hand

rat i ett offentligt register,[8] vare sig nu detta beror på att fartyget anses underkastat flaggans lag såsom sakstatut eller att lex fori erkänner inteckningar i fartyget såsom belastning på fartyget. Den genomförda undersökningen har inte heller visat exempel på några avvikelser från denna regel.[9] Inteckningshavaren har sålunda knappast någon anledning att räkna med att hans inteckning vid en exekutiv försäljning utomlands skall lämnas helt obe-

Västtyskland, men lagreglerna om sjöpanträtt överensstämmer med Östtysklands), USA, Ungern, Uruguay, Venezuela. Bland dem som undertecknat den nya, ännu ej ratificerade konventionen, tillkommer bl. a. Indien, Iran, Israel, Liberia. Det kan tillfogas att åtskilliga före detta kolonier övertagit det tidigare moderlandets regler; sålunda gäller exempelvis de nuvarande franska reglerna även i Algeriet och Tunisien. För närmare upplysningar om hypotek i olika länder kan särskilt hänvisas till Shaps I s. 396—408.

[8] Enligt *Rabel,* The Conflict of Laws IV, Ann Arbor 1958, s. 111, är erkännandet av utländska hypotek »universellt»; enligt Schaps I s. 408 kan man utgå från att hypotektet erkänns i alla länder som övertagit europeiska rättsinstitut, åtminstone där de själva känner ett registrerat hypotek. Se även Abraham s. 313 ff, Siesby s. 80, Brysselkonventionens art. 1 och den nya panträttskonventionens art. 1.

[9] Tvivel kunde möjligen hysas beträffande kommunistländerna. I varje fall Sovjet synes dock erkänna hypoteken, enligt handelssjölagen § 4, sista st.

[10] Se Abraham s. 318. I belgisk rätt stadgas inte ens om införande i det egna registret, utan endast att sakrätter i fartyget består i den mån de giltigen uppkommit enligt det tidigare flagglandets lag, se Code de Commerce Bok II, I, art. 22 och härtill *Hennebicq,* Principes de Droit Maritime Comparé, Bryss. 1910, Bd II, II, s. 216 ff, Smeesters-Winkelmolen s. 128 f och jfr i Portugal handelslagen art. 488 st. 2. I Montevideotraktaten 1940, som undertecknats av Argentina, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia och Peru, men ännu 1960 ratificerats endast av de tre förstnämnda (*Makarov,* Quellen des Internationalen Privatrechts II, 1, 2 uppl. Berl. 1960, s. 774), sägs i art. 31 att hypotek och andra sakrättsliga säkerhetsrätter i fartyg inte skall påverkas av flaggskifte; formaliteter om inskrivningen får dock tydligen föreskrivas i ländernas egna lagar. I England får det utländska hypoteket ställning av »unregistered mortgage», och i USA förefaller det inte att kunna få »preferred status» (giltigheten av utländska mortgages enligt 46 USC 951 är inskränkt till »foreign ships»; i ett amerikanskt fartyg får hypoteket ingen verkan annat än om det är »recorded» enligt 46 USC 921). Den nya konventionen ålägger inte staterna att inskriva några utländska hypotek utan endast att »enforce» dem så länge de är inskrivna i det ursprungliga hemlandets register, se art. 1.

aktad, så länge fartyget går på länder med någorlunda beräknelig rättsordning.

Inteckningshavarens ställning blir mer prekär när fartyget växlat nationalitet före exekutionen, genom överlåtelse till utländsk man eller på annat sätt. I många rättsordningar erkänns hypoteket även i denna situation, vanligen under förutsättning att det nya registerlandets publicitetsregler blir iakttagna.[10] Ofta föreskrivs sålunda en viss frist inom vilken de gamla inteckningshavarna har rätt att i viss ordning införa sina hypotek, med prioritet beräknad efter den ursprungliga inskrivningsdagen;[11] en ny inteckning beviljad under denna frist får sålunda ett osäkert läge, och den som erbjuder kredit under perioden måste undersöka fartygets förutvarande register. Vid överlåtelse till Norge eller Finland består hypoteket utan inskrivning under ett år, och fordringen förfaller omedelbart till betalning, varför inteckningshavaren har ett verksamt påtryckningsmedel för att få ett nytt inteckningsmedgivande av den nye ägaren.[12] I tysk rätt finns inga bestämmelser om särskild tidsbegränsning, men i stället har i rättspraxis statuerats att hypoteket är verkningslöst mot en ny inteckningshavare i god tro, så länge det inte intagits i det tyska fartygsregistret.[13]

[11] Sålunda föreslogs vid CMIs Stockholmskonferens 1963 en karenstid av 60 dagar, jfr härom och om svårigheterna med ett sådant system Müller, Le transfert du pavillon . . ., i Studi in onore de Giorgio Berlingieri, Genua 1964. New York-konventionen hade ett liknande system med en övergångstid av 30 dagar. I grekisk rätt gäller likaså att registrering måste ske inom 60 dagar efter flaggskiftet (sjöhandelslagen art. 203 jämte décret législatif no 3899/1958 art. 30), samt i dansk rätt såvitt avser överlåtelser från stat ansluten till Brysselkonventionen att registreringen måste ske inom tre månader efter införandet i danskt register, se Skibsregisterloven § 48, Sindballe Dansk Søret, Kbhvn 1936—38, s. 157. Anordningar för införande av utländska hypotek möter även i Frankrike (Ripert II no 1088 not 1, no 1097), Schweiz (art. 15 st. 3 av lag den 28/9 1823 — nu den 9/4 1941 med ändringar 1954), Spanien (handelslagen art. 17, se Ripert no 1088).

[12] Regeln gäller endast vid förvärv från konventionsland. Hos oss återfinnes den i lagen den 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till Brysselkonventionen, § 1 st. 2; i Norge i motsvarande lag av den 31 maj 1929, i Finland i fartygsregisterlagen § 40, i dess avfattning den 20 febr. 1931.

[13] RGZ 77, 1, Schaps I s. 414. Om införande i tyskt register, se § 14 SchiffsrechteGez.

Det är emellertid inte överallt som det ges bestämmelser om införande av utländska hypotek, eller om dessas bestånd under en viss period. Frånvaron av sådana regler kan sammanhänga med att den egna lagen hindrar avregistrering av hypoteksbelastade fartyg och dessutom hindrar registrering av fartyg som ej visas ha strukits ur sitt förra register, och att man därför utgått från att flaggskifte med bestående hypotek kan förhindras.[14] Hos oss har nyligen genomförts en ordning, överensstämmande med den nya panträttskonventionens, enligt vilken inteckningshavarnas samtycke är förutsättning för avregistrering, samtidigt som utländsk avregistrering görs till förutsättning för svensk inregistrering.[15] Inteckningshavare i svenskt fartyg kan därmed hindra överföring till länder som har motsvarande överföringsmekanism, och de bör om de så önskar kunna framtvinga ett nytt inteckningsmedgivande enligt reglerna i det nya registerlandet. Vid försäljning av svenskt fartyg till länder som ej genomfört detta system[16] kan det däremot tänkas inträffa att ett svenskt hypotek förlorar sin verkan;[17] beror

[14] Sålunda även Berlingieri s. 15, vilken utgår från att en situation där hypoteket överlever flaggskifte måste vara ett »fenomeno estremamente raro».

[15] RegF 28 a §, vilken genom SFS 1967 nr 117 trätt i kraft från den 1 juli 1967. I panträttskonventionen återfinnes regeln i art. 3. Enligt dennas mom. 1 krävs för avregistrering skriftligt tillstånd från inteckningshavarna. Enligt mom. 2 krävs för registrering i ny stat antingen bevis om avregistrering från den förra eller intyg att avregistrering kommer att ske då fartyget inskrivits i sitt nya register. Inteckningshavarna får härigenom möjlighet att framtvinga hypotekens införande i det nya registret, eller om detta inte är möjligt, ett nytt inteckningsmedgivande.

[16] Till dessa länder hör tydligen (se särskilt CMIs frågeformulär i Hyp 2, fråga XIIIe) Belgien (Hyp 4: 5), England (Hyp 9: 30), möjligen Finland (se dock nedan not 32), Frankrike (ingen regel härom), Grekland (se Berlingieri s. 15 f), Irland (Hyp 9: 51), Kanada (ingen regel härom, men se nedan not 32), Portugal (hypoteket överlever dock, handelslagen art. 488), Spanien (konsul överför istället hypoteket, handelslagen art. 17, Ripert no 1088). Jfr i övrigt nedan not 33.

[17] Det torde observeras att detta inte är en nödvändig konsekvens av fartygets avförande från sitt gamla register. I länder där registreringen av hypoteket har konstitutiv betydelse (Tyskland, Schweiz, Turkiet, Holland, Sovjetunionen, Italien, Brasilien, Portugal, Kina enligt 1929 års sjölag, Japan, och de nordiska länderna — se Berlingieri s. 273 not samt Abra-

flaggväxlingen på att ägaren själv blivit utlänning kan kanske i en del fall hans tidigare inteckningsmedgivande nyttjas i det nya landet.[18]

Varken den gamla eller den nya konventionen ålägger medlemsstaterna att inskriva utländska hypotek vid flaggskifte eller att eljest respektera andra hypotek än dem som består enligt fartygets aktuella registerlag.[19] Den nya ordningen förutsätter istället att inteckningsfordringen skall gäldas, eller att en inteckningshavare som hellre vill behålla sin inteckning skall kunna utverka nytt medgivande. Detta innebär inte nödvändigtvis att en inteckning blir verkningslös emedan inteckningshavaren utan förbehåll gått med på en överföring till nytt register. En sådan extinktion kan förväntas inträffa särskilt i de länder där lagstiftaren har utgått från att inteckningshavarna kan förhindra ett flaggskifte. Sålunda torde inteckningarna inte kunna överleva en överföring till italienskt[20] eller holländskt[21] register, och det torde knappast heller kunna omvandlas till ett engelskt eller amerikanskt mortgage.

ham s. 194, Schaps I s. 387 f) kan rättsverkningar dock tänkas grundas på den gamla registreringen, såsom i Tyskland, Schweiz (federala sjölagen 1953 art. 40, Berlingieri s. 15 not 42) och de nordiska länderna. I länder där registreringen endast har funktionen att försätta tredje man i ond tro (Frankrike, Belgien, Rumänien, Spanien, Mexiko och Argentina — se Abraham s. 196, Schaps I s. 388 f) kan i gengäld uppställas sådana krav på det avtal som tillskapar hypoteket (notariell form) att ett svenskt inteckningsmedgivande inte kan godtas, såsom bland annat i Frankrike och Spanien.

[18] Jfr Abraham s. 312 f.

[19] Helt klart är detta beträffande den nya panträttskonventionen, som i art. 1 bl. a. stadgar att hypotek som inskrivits i enlighet med lagen i det land där fartyget *är* registrerat skall erkännas av de fördragsslutande staterna, jfr även art. 3, som strukit föreslagna regler om hypotekets överförande. Den gamla konventionens art. 1 var mindre kategorisk.

[20] Se Berlingieri s. 15. Jfr härtill min anmälan i AfS Bd 8 s. 678.

[21] I art. 318 1, punkt 3 i holländska sjölagen stadgas att hypotek som ej registrerats enligt lagens bestämmelser saknar varje verkan, och någon annan regel som ger verkan åt ett utländskt hypotek i holländskt fartyg synes inte finnas. Däremot gör art. 318 s anspråk på att holländska hypotek i fartyg som sålts utomlands fortsätter att vara verksamma, i den mån borgenären ej erhållit betalning, jfr Cleveringa, Zeerecht, Zwolle 1961, s. 156 f.

Inte heller torde ett effektivt hypotek kunna erkännas enligt rysk rätt vid försäljning till sovjetrysk statsorganisation.[22]

Att hypoteket inte upprätthålles av fartygets nya flaggland behöver inte nödvändigtvis medföra att det betraktas som utsläckt även i andra länder. I svensk rätt är det emellertid tydligt att den nya flagglagens regler i allmänhet måste respekteras, och att panträtten inte längre kan göras gällande i fartyget. Istället blir enligt 27 § fartygsinteckningslagen överlåtaren och delägare som samtyckt till överlåtelsen personligen ansvariga för gälden, oavsett om de tidigare burit sådan ansvarighet, och fordringsbeloppet blir då genast utmätningsbart. Säkerheten överföres emellertid inte från fartyget till den motprestation som ägaren kan ha erhållit vid avhändelsen, och ingenting stadgas om skyldighet att hålla en erhållen betalning avskild, varför 1944 års lag om redovisningsmedel inte blir tillämplig. Långivaren får alltså nöja sig med en vanlig oprioriterad fordran.

De statliga kassorna för sjöfartsfinansiering skyddas genom en särskild regel mot farorna av en utlandsförsäljning. Om förlust ådrages kassan genom åtgärd av låntagaren varigenom fartyget upphör att vara svenskt, blir samtliga låntagare under det år då nationalitetsändringen inträffade skyldiga att täcka förlusten, primärt efter viss angiven grund, och subsidiärt solidariskt.[23] Liknande villkor kan inte gärna statueras av privata lånegivare, med mindre de har ett stort antal låntagare, och även under sådana omständigheter torde ett dylikt villkor höra till dem som kan jämkas eller sättas åsido om de tillämpas utan tillbörligt hänsynstagande till låntagarnas intressen.

[22] Privatpersoner kan i Sovjetryssland äga endast mindre fartyg, om högst 50 tons dräktighet och med 15, ibland 20 indicerade hkr, se handelssjölagen art. 9. Övriga fartyg ägs av staten och disponeras av olika rederier eller organisationer. Ifråga om alla sådana fartyg gör staten anspråk på immunitet (art. 176), en bestämmelse som i Sovjet betraktas som ordre public och som ej kan åsidosättas genom tillämpning av främmande lag (Szirmai, The Merchant Shipping Code of the Soviet Union, Leyden 1960, not 20). Däremot synes hypoteket *kunna* göras verksamt vid försäljning som gör fartyget ryskt (handelssjölagen art. 45), men vilken verkan detta kan medföra synes oklart.

[23] Förordn. ang. Svenska skeppshypotekskassan, § 15 st. 2, Kungörelsen ang. Statens lånefond för den mindre skeppsfarten, § 14 punkt 5, Kungörelsen ang. Statens sekundärlånefond för rederinäringen, § 3 st. 3.

Sammanfattningsvis torde man kunna säga, att riskerna för att inteckningen i utlandet skall lämnas helt obeaktad inte är särskilt stora. Så länge fartyget behåller svensk flagg torde det respekteras vid exekutiv försäljning i varje land med ett ordnat rättssystem av västerländskt snitt. Inget av de 40 av undersökningen berörda systemen torde underkänna en svensk inteckning i svenskt fartyg.

Riskerna för inteckningshavaren ökar efter skifte till utländskt register, men de nya överföringsreglerna möjliggör i många fall en kontroll över dylika förändringar. I de fall där detta inte är möjligt, därför att det nya flagglandet tillämpar fri inregistrering, kvarstår ofta hypoteket efter registerskiftet. I själva verket finns i det studerade materialet inget klart belägg för att hypoteket någonstans utplånas, men läget i vissa i undersökningen ingående mellan- och sydamerikanska stater har inte kunnat bedömas.[24]

3. Borgenärens bevakningsmöjligheter

Inteckningens beaktande garanterar inte att inteckningshavaren får ut sina pengar vid en exekutiv auktion. Allting hänger på *hur* den beaktas, och inteckningens värde kan variera betydligt från land till land. Borgenären har därför intresse av att kunna ingripa om exekutiv försäljning hotar, och att bevaka att ingen överlåtelse till utlandet sker, och han har av dessa skäl behov av underrättelse där sådana åtgärder företas eller planeras.

[24] Ett möjligt undantag skulle vara Sovjetryssland, men eftersom fartyget i detta land endast kan ägas av statsorganisation (ovan not 22) förefaller risken inte att vara beaktansvärd. I England blir hypoteket beaktat, men det kan inte införas såsom »registered mortgage». I Sydamerika blir hypoteket beaktat åtminstone i de länder som har ratificerat Brysselkonventionen (Brasilien och — 1960 — Argentina) samt i dem som ratificerat Montevideotraktaten (Argentina, Paraguay och Uruguay — enligt traktatens art. 3 gäller sakrätter trots flaggskifte i samma omfång som före flaggskiftet, jfr Hyp 7: 17). Däremot berörs flaggskiften inte alls i Codigò Bustamante, som varit min enda källa för upplysningar från vissa andra sydamerikanska stater (om denna internationellt-privaträttsliga lagbok, ratificerad av Bolivia, Brasilien, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominikanska republiken, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, Nicaragua, Panama, Peru, El Salvador och Venezuela, se *Borum,* Lovkonflikter, 4 uppl. Kbhvn 1957, s. 61 och Siesby s. 65).

Kallelse till exekutiva förrättningar är alltid väsentlig för inteckningshavaren för att han skall kunna förhindra att fartyget säljs till underpris. Ur här behandlade synpunkter kommer den emellertid på ett särskilt sätt i förgrunden, eftersom inteckningshavaren måste ha möjlighet att förhindra förrättningen genom att utlösa utmätningssökanden, försåvitt det kan befaras att inteckningssäkerheten blir illa tillgodosedd vid den utländska förrättningen. Det är dock inte alltid som en utländsk exekution är en nackdel för inteckningshavaren; ibland kan den leda till betydligt gynnsammare resultat än en svensk.[25]

Inteckningshavaren har vissa möjligheter att försäkra sig om att bli kallad genom befälhavarens försorg, nämligen genom att tillställa denne inteckningsbevis, vilket då skall införas i fartygets nationalitets- och registreringscertifikat.[26] Befälhavaren blir då enligt 52 § andra st. sjölagen skyldig att underrätta inteckningshavaren om utmätning eller kvarstad som företas mot fartyget på utländsk ort.

I regel förekommer bestämmelser om kallelse till inteckningshavarna även i exekutionslandets regler, men dessa garanterar inte alltid att inteckningshavaren verkligen bli nådd i så god tid före försäljningen att han hinner tillvarata sina intressen vid denna.[27] För den händelse inteckningshavaren inte får meddelande före-

[25] Vid det nordiska sjörättsseminariet i Oslo 1964 presenterade adv. Lennart Hagberg exemplet med det svenska fartyget Leo Borg, som såldes exekutivt i England. För fördelning fanns här ett belopp om 1 500 000 kronor i svenskt mynt, varav befälhavare och besättning fick 130 000: —, förste inteckningshavaren 1 230 000: —, samt andre inteckningshavaren 140 000: — av en fordran på 570 000: —. I Sverige skulle leverantörer och reparatörer ha tillerkänts sjöpanträtt för ytterligare 350 000 kronor, varför andre inteckningshavaren inte hade fått något och förste inteckningshavarens utdelning skulle ha reducerats med 210 000 kronor.

[26] Se RegF 32 §.

[27] Brysselkonventionen har ingen bestämmelse om den publicitet beträffande utmätningsförfarandet, som skall iakttas i exekutionslandet för att hypoteken skall kunna utslockna; endast beträffande sjöpanträtternas exstinktion förekommer en sådan regel, se art. 9 st. 4. Den nya panträttskonventionen upptar däremot en sådan regel ifråga om hypotek, se art. 10. De olika ländernas publicitetsregler har inte kunnat undersökas, men det i texten nedan refererade rättsfallet visar exempel på att försäljning kan förekomma utan att inteckningshavarna får meddelande (Spanien).

skrivs i vissa rättsordningar att den utländska försäljningen eller dess hypoteks-utsläckande verkan inte skall respekteras om fartyget återkommer till sitt gamla hemland.[28] Det synes möjligt att på ordre-public-grund hävda en sådan ståndpunkt även för svensk rätts del.[29] Bortsett från dylika ordre-public-synpunkter är emellertid den exekutiva försäljningen en statlig höghetsakt vars resultat bör erkännas hos oss under förutsättning att fartyget vid exekutionstillfället befunnit sig inom exekutionslandets rättskrets.[30]

Den svenska skonerten Amphitrite, tillhörig kaptenen Thomas Harding, ingenjören Lennart Osterman m. fl., såldes exekutivt på Mallorca till en svensk medborgare, vilken därpå överförde sin rätt till Osterman. Sedan förrättningen vunnit laga kraft ansökte Osterman om dödning av samtliga inteckningar i fartyget, enligt 19 § inteckningslagen. Inskrivningsdomaren avslog ansökningen och motiverade i brev till Osterman sitt beslut med att förutsättningarna för dödning måste bedömas enligt svensk lag, eftersom fartyget var registrerat i Sverige, och att försäljningen inte skett enligt utsökningslagens regler. Svea HovR lämnade i beslut den 18 april 1966 Ostermans besvär utan bifall, och HD fann ej skäl meddela prövningstillstånd.[31]

Det uppges att kungörelse om den exekutiva försäljningen i detta fall införts i två sydsvenska tidningar, och att inteckningshavarna inte fått något meddelande. Inskrivningsdomarens beslut motiveras emellertid inte med att kungörelseförfarandet var otillfredsställande, utan endast med att dödande enligt 19 § fartygsinteckningslagen inte kan ske i svenskt far-

[28] Uttryckligen föreskrives detta i holländsk rätt, sjöhandelslagen art. 318 t, jfr *Asser*, Maritime Liens and Mortgage in the Conflict of Laws, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1963.5, s. 11. Ripert II, no 1093, antar att detsamma bör gälla beträffande fransk rätt. En sådan lösning har även förordats av flera delegationer i förarbetena till New York-konventionen, sålunda Argentina Hyp 7: 17, USA Hyp 3: 41 samt flertalet kommentatorer till art. 10 Porto-Fino-utkastet. Motsatt resultat i det italienska rättsfallet App. Genova 1924, DM 1924, 222, se även Berlingieri s. 476 f.

[29] Jfr diskussionen hos Siesby s. 94 f.

[30] Reuterskiöld, Handbok i svensk privat internationell rätt, 2 oförändr. uppl. Sthlm 1912, s. 138, jfr Siesby s. 90 ff. En nästan enhetlig uppslutning bakom principen »exekutionslandets lag» redovisas av Berlingieri s. 474 f i noten 231; se även beträffande rättspolitiska skäl Hewson J. i *The Acrux* [1962] 1 Ll. L. Rep. 405. Beträffande kravet på att fartyget skall ha befunnit sig inom exekutionslandets rättskrets, se Siesby s. 92 ff med rättsfallet Den Danske Bonde, Rt 1849 s. 113.

[31] Tills vidare endast refererad i ND 1967 s. 339.

tyg, så länge utsökningslagens regler om exekutiv auktion inte kan visas ha iakttagits. En sådan motivering är knappast hållbar, och resultatet är inte heller godtagbart ur praktisk synpunkt. Om fartyget inropas av en svensk blir ju fartyget kvar i det svenska registret, och inteckningarna skulle då kvarstå. Följden bleve att svenskar vore förhindrade att delta i auktionen på samma villkor som utlänningar.

Inteckningshavarens intresse av att få meddelande om försäljning eller annan åtgärd varigenom fartyget upphör att vara svenskt beror, såsom tidigare framhållits, inte så mycket på risken att det nya hemlandet inte skulle beakta inteckningen som på möjligheten av att det kan ge den en sämre prioritet eller eljest en sämre ställning än som är fallet enligt svensk rätt.

Till reglerna om borgenärens bevakningsmöjligheter kan även hänföras de tidigare nämnda bestämmelser som avser att hindra överföring av hypoteksbelastade fartyg till annat register utan inteckningshavarnas tillstånd. I första hand brukar dessa bestämmelser innebära förbud mot avregistrering,[32] men detta kompletteras ofta med att inskrivning i det egna registret ej får ske utan bevis om avförande ur utländskt register,[33] vilket är den lösning

[32] Danmark, Skipsregisterloven § 29, Grekland, Handelssjölagen art. 201, Holland, Hyp 4: 24, Irland, Hyp 9: 51, Italien Hyp 3: 38, Jugoslavien, Hyp 5: 6, Kanada (»in practice») Hyp 10: 7, Norge Lov 1901 om registrering av skibe § 28, Schweiz Hyp 7: 12, Tyskland Schaps I s. 260, Hyp 9: 8 (med påpekande att fartyget ej längre får föra tysk flagg), USA Hyp 3: 43. I fransk rätt är överlåtelsen av ett intecknat fartyg ogiltig och dessutom förenad med straffrättslig sanktion, se Ripert II no 1901 och 1092. I Finland synes ingen regel finnas om meddelande till inteckningshavarna, se lagen om fartygsregistrering 1927 nr 211, spec. §§ 20 och 38 f, men den finska kommittén uttalar dock i Hyp 3: 25 att meddelande skall ges försåvitt inteckningshavaren kan kontaktas. *Motsatta lösningar* se ovan, not 16.

[33] Danmark, Skibsregisterloven § 7, Holland, Hyp 4: 24, Italien, Hyp 3: 38, Jugoslavien Hyp 5: 6, Kanada, Hyp 10: 7 (»in practice»), Norge, Hyp 4: 19 (i regL synes dock ingen sådan bestämmelse finnas), Polen, sjölagen art. 18 § 1, Schweiz, Hyp 7: 12, USA, Hyp 3: 43. Finska kommittén uppger i hyp 3: 25f att det »i praktiken» ej kan ske, men någon bestämmelse härom synes ej finnas i registerlagen. Från New-York-konferensen uppges, att även Japan har ett liknande system. Sjöfartsstyrelsen hos oss översänder i sådana fall avregistreringsbevis genom svenska konsulatet i Japan.

som valts i den nya panträttskonventionen.[34] De nya reglerna torde i praktiken innebära en ganska effektiv möjlighet för inteckningshavarna att bevaka sin rätt vid frivillig utlandsförsäljning av fartyget.[35]

Skulle fartyget överlåtas till utlänning eller eljest komma i utländsk hand kan det ej längre anses som svenskt och torde ej kunna tillerkännas rätten att föra svensk flagg, även om det enligt den nya konventionens regler måste kvarstå i svenskt register till följd av inteckningshavarnas vägran att godkänna avförandet. Så stadgas uttryckligen i tysk rätt för motsvarande situation.[36]

4. Inteckningens verkan

Inteckningens närmare verkan bestäms av en kombination av internationellt-privaträttsliga och positivrättsliga regler. I båda grupperna påträffas normer som generellt minskar riskerna för inteckningshavaren och som gör det möjligt att begränsa denna undersökning genom gruppvis uteslutande av vissa »ofarliga» länder. I internationellt-privaträttsligt avseende är denna norm tillämpningen av registerlandets lag, i positivrättsligt hänseende är den anslutning till Brysselkonventionen, eller inom en snar framtid, till den nya panträttskonventionen.

Tillämpningen av registerlandets lag medför att inteckningshavare i svenskt fartyg i regel kan räkna med att vid en utländsk försäljning befinna sig i ungefär samma ekonomiska situation som vid en svensk, under förutsättning av jämförliga fartygspriser i Sverige och exekutionslandet. Naturligtvis kan dock utlandsförsäljningen medföra ökat besvär eller ökade kostnader för juridiskt biträde. Riskerna för inteckningshavaren ligger huvudsakligen på det processuella planet,[37] främst kanske i att kallelse till förrätt-

[34] Konventionens art. 3. Det inregistrerande landet skall fordra antingen bevis om skedd avregistrering eller intyg om att avregistrering kommer att ske den dag fartyget införs i det nya registret.

[35] Angående vilka länder i det studerade materialet som möjligen kan medföra några risker för inteckningens fullständiga åsidosättande, se ovan not 24.

[36] Se härom Schaps I s. 260.

[37] Att det processuella förfarandet måste följa lex fori är självklart men står f. ö. uttryckligen i den nya konventionens art. 2.

ningen inte alltid kan med säkerhet påräknas, något som kan vara väsentligt inte bara för att inteckningshavaren skall kunna bevaka sina intressen vid försäljningen utan även därför att han ifråga om fördelningen skall kunna tillse att bevisning verkligen förebringas om svensk rätt, så att denna inte presumeras vara identisk med exekutionslandets.

Generella uttalanden om att flaggans lag skall tillämpas beträffande sakrätter i fartyget är emellertid ofta av begränsat värde till följd av att lex fori tillämpas i processuellt hänseende. På många håll uppfattas härvid uttrycket »processuellt» i en synnerligen vid mening, omfattande exempelvis regler om preskriptionstider eller rangordningen mellan olika förmånsrätter. Det blir därför nödvändigt att urskilja olika moment i hypotekets erkännande, nämligen dess *uppkomst, giltighet och upphörande,* dess *utsträckning,* dess *obligationsrättsliga verkan* och dess *sakrättsliga verkan.* I den mån dessa olika moment visar sig bli behandlade enligt en annan internationellt-privaträttslig norm än registerlandets lag finns det anledning att sedan ingå på de positivrättsliga frågorna.

5. Internationellt-privaträttsliga regler om inteckningens verkan (a) Det har redan nämnts att svenska inteckningar i regel beaktas utomlands, såväl vid exekutiv försäljning av svenskt fartyg som — i den mån vederbörliga formaliteter iakttagits — vid skifte från svenskt till utländskt register. Detta innebär för det första att rena formalfrågor angående hypotekets *uppkomst* bedöms enligt registerlandets lag. Även hypotekets och den underliggande fordringens *giltighet* bör genomgående bedömas enligt samma lag; några ordre-public-synpunkter som skulle kunna påverka detta bedömande torde knappast vara relevanta och får sannolikt ej beaktas vid en tillämpning av vare sig den nya eller den gamla panträttskonventionen.[38]

[38] I Brysselkonventionens art. 1 stadgas att hypotek som regelmässigt tillkommit enligt landets lag skall »anses giltiga och respekteras» av övriga fördragsslutande stater, i panträttskonventionen att de skall vara »framtvingbara» (»shall be enforceable»). Om ordre public och konventionsbunden rätt se f. ö. Karlgren, Internationell privat- och processrätt, 3 uppl. Lund 1966, s. 49 f, samt Eek, Internationell privaträtt, Sthlm 1967 s. 209 f.

Vad som gäller om uppkomst och giltighet synes i princip böra gälla även om hypotekets *upphörande*.[39] I den mån utlandet över huvud taget beaktar hemlandets hypotek, bör detta ske så länge som hypoteket kvarstår såsom giltigt i hemlandets register — men inte heller längre än så.[40]

Det kan synas tveksamt om det sist sagda kan gälla även ifråga om anglosachsisk rätt, i beaktande av det utpräglat processuella betraktelsesätt som där anlägges. I amerikansk rätt är det emellertid klart att fartygets registrering (det måste röra sig om ett »documented foreign vessel») samt inteckningens giltighet i hemlandet och registrering där är avgörande för om hypoteket är verksamt, enligt 46 USC 951. I engelsk rätt — och sannolikt i största utsträckning i samväldesländerna — är frågeställningen emellertid huruvida de engelska domstolarna kan tillhandahålla ett rättsmedel, »remedy», jämställt med ett engelskt »lien».[41] Det synes knappast troligt att de engelska domstolarna skulle tänja denna jämförelse så långt att de skulle tillämpa den osäkra doktrinen om »laches» på hypotekets upphörande istället för den väldefinierade franska preskriptionsregeln om förnyelse vart femte år.[42] Å andra sidan har ett amerikanskt »mortgage» bedömts såsom overksamt till följd av »estoppel» enligt engelska processrättsliga regler.[43]

Efter nationalitetsväxling ändras utgångspunkten för bedömningen. Även om det förra registerlandets lag är avgörande för huruvida hypoteket uppkommit och skall erkännas såsom giltigt — efter iakttagande av vederbörliga formaliteter för omflyttningen[44] — så är det nu i regel det nya landets lag som reglerar hypotekets fortsatta bestånd och dess upphörande. Något direkt un-

[39] Dock torde observeras den nya panträttskonventionens uttryckliga reglering av upphörande genom exekutiv försäljning, art. 11.

[40] Enligt Siesby s. 84 skulle kontraktspantens upphörande bedömas enligt allmänna kollisionsnormer för preskription. Ingen domstol torde väl emellertid kunna bortse från att hypotekets erkännande i sådan grad grundas på inskrivning, att allmänna regler om fordrings- eller sakrättspreskription inte kan tillämpas.

[41] *The Colorado* [1923] P. 102, (1923) 12 Ll. L. Rep. 251, *The Accrux* [1965] 1 Ll. L. Rep. 565, avseende sjöpanträtt. Ett större mått av erkännande av hypotekets egenart möter emellertid i Atkin L. J.'s dom i *The Tervaite* (1923) 12 Ll. L. Rep. 256.

[42] Om denna, Ripert II no 1083.

[43] *Hooper* v. *Gumm* (1887) L. R. 2 Ch. 282.

[44] Jfr ovan, s. 167.

dantag från denna regel har inte uppdagats.[45] Inteckningshavaren bör därför i vart särskilt fall förskaffa sig kännedom om vad som krävs för hypotekets upprätthållande enligt det nya registerlandets lagar.

(b) Frågan om *hypotekets utsträckning* kan inte besvaras lika entydigt som den om dess uppkomst, giltighet och upphörande. Att hypoteket i första hand omfattar fartyg med materiella tillbehör är allmänt erkänt, även om skillnader av begreppslig art förekommer[46] och tillbehören på sina håll kan uteslutas genom avtal.[47] Tillbehör omfattar i regel inte drivmedel och proviant.[48]

Mer problematisk blir istället frågan om hypotekets utsträckning till fordringar, nämligen till frakt samt skadestånds- och försäkringskrav. Det kan emellertid knappast antas att hypotekets till äventyrs begränsade omfattning i dessa avseenden skulle medföra några större risker för inteckningshavare i svenskt fartyg.

Frågan torde inte så ofta aktualiseras vid tvångsförsäljning utomlands av svenskt fartyg, därför att den utländska försäljningsdomstolen eller försäljningsmyndigheten i regel inte kommer åt annat än fartyget. Så länge fartyget är svenskt kan man dessutom i de flesta system räkna med att svensk rätt blir tillämpad. De flesta rättssystem anvisar som allmän kollisionsnorm för sakrätter flaggans lag,[49] och en sådan anvisning måste i regel anses täcka ett

[45] En antydan till avvikande uppfattning ger den argentiska avdelningen av CMI i hyp 7: 17, där det beträffande art. 3 av Montevideotraktaten (om bestånded av »liens and other real rights» efter flaggskifte) uttalas att regeln föranleder till att den ursprungliga panträttspreskriptionen måste gälla.

[46] Jfr distinktionerna mellan den tyska, franska, anglosachsiska och nordiska rättskretsen hos Abraham s. 148 ff. En direkt jämförelse är inte lätt att göra. Enligt den engelska avdelningen av CMI lär tillbehörskretsen vara mindre i engelsk rätt än enligt Brysselkonventionen, se Hyp 9: 40.

[47] Sålunda i de latinrättsliga systemen: Frankrike, Belgien, Spanien, Italien, Argentina, samt de anglosachsiska: England och USA. Se härom Abraham s. 151 och 153 f. I de latinrättsliga systemen får uteslutandet publicitet (notariell akt).

[48] Undantag utgör vissa latinrättsliga system: Spanien, Portugal och enligt praxis tydligen Frankrike, se Abraham s. 148 ff.

[49] Någorlunda tydliga uttalanden i denna riktning kan noteras beträffande följande länder: Belgien (Sjölag titel 1 art. 22, se Hennebicq a. a., no 588

så väsentligt moment av hypotekets innehåll som omfattningen. I anglosachsisk rätt synes emellertid även denna fråga betraktat som avseende tillgängligt rättsmedel och därför underkastad lex fori.[50] Till följd av hypotekets redan i svensk rätt snäva utsträckning torde emellertid dessa förhållanden knappast vara ägnade att minska säkerhetens värde för inteckningshavaren.[51]

och Smeesters-Winkelmolen s. 129), Frankrike (Ripert § 1097 med citat samt Rabel s. 112 med talrika citat), Grekland (Sjölagen art. 9, Siesby s. 66), Holland (van Brakel 186 § 146, Siesby s. 126), Jugoslavien (Hyp 5: 7), Portugal (Handelslagen art. 488 st. 1, Siesby s. 66), Italien (navigationslagen art. 6), Polen (sjölagen art. 7), Spanien (Handelslagen art. 17 och 573), Tyskland (Wüstendörfer s. 75, Schaps II s. 409, Frankenstein s. 984; de två senare framhåller att regeln gäller vid »Dauerverhältnisse»), vidare de länder som ratificerat Montevideotraktaten, enligt dennas art. 2 och 31, alltså Argentina, Paraguay och Uruguay (dock uttalar Asociacion Argentina de Derecho Maritimo i Hyp 7: 20 att lex fori kan tänkas bli använd gentemot länder som ej undertecknat traktaten), samt de som ratificerat Codigò Bustamante, enligt dennas art. 278 (som ger de särskilda sakrätterna verkan även i länder där de är okända), alltså Bolivia, Brasilien, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominikanska republiken, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, Nicaragua, Panamà, Peru, El Salvador, Venezuela. Beträffande Sydamerika märks ytterligare att både Argentina och Brasilien numera är anslutna till Brysselkonventionen. Sovjetrysk domstol »får» tillämpa utländsk rätt i här diskuterade avseenden, Handelssjölagen art. 4. Från Japan finns ingen uppgift.

[50] I USA grundar sig erkännandet av utländska hypotek på 46 USC 951 med de processuella regler vartill detta lagrum hänvisar (§§ 951—54). Enligt § 951 skall detta gälla endast ifråga om »documented foreign vessels», medan ingenting sägs om hypotek omfattande frakt och andra krav. Frakten har emellertid ansetts som en del av fartyget, där den uttryckligen inkluderats under hypoteket (*The R. Lenahan* DC Pa 10 F. Supp. 497). För engelsk rätt må här räcka att hänvisa till karakteriseringsprocessen sådan denna beskrives av *Schmitthoff*, The English Conflict of Laws, 3 uppl. London 1954, s. 399 f, jfr härtill *The Acrux* [1965] 1 Ll. L. Rep. 565.

[51] Frakt ingår inte heller i svensk rätt uti det belopp som tillkommer inteckningshavaren. Såväl hos oss som i USA (Gilmore & Black s. 511 not 80) och England (*The Leo*, (1862) Lush 444, samt *The Mary Ann* (1865) och *L. A. I. A. & E. 8* citerade enligt Hyp 9: 41) ingår däremot frakten i det belopp som tillkommer sjöpanträttshavarna, varigenom det indirekt kan komma inteckningshavarna till del. Liknande är förhållandet med skadeståndsersättning, som emellertid knappast någonsin kan tänkas komma med i den utländska fördelningsfonden. I vad mån försäkringsbe-

Gäller det däremot ett svenskt fartyg som bytt nationalitet växlar lösningarna. I regel görs ingen distinktion mellan olika hypotek, utan det ursprungliga svenska hypoteket får samma utsträckning och blir föremål för samma regler i övrigt som inhemska hypotek i det nya landet,[52] men någon gång påträffas ett stadgande att hypoteket skall fortfara att gälla enligt samma regler som ursprungligen gällt.[53]

Den minskning av säkerhetens värde som kan följa av att hypotekets omfattning kan reduceras i förhållande till svensk rätt är emellertid knappast av någon avgörande betydelse för inteckningshavarna. Fraktbelopp tillkommer inte ens enligt svensk rätt inteckningshavarna och kan bli av betydelse för dem endast genom att bättre prioriterade sjöpanträttshavare blir täckta — och fraktbeloppen för sista resan är såväl enligt Brysselkonventionen som de flesta andra nuvarande system tillgängliga för detta senare ändamål.[54] Beloppen är regelmässigt små, och ingen inteckningshavare räknar med dem som någon reell säkerhet. Ej heller skadeståndsbelopp tillkommer i svensk rätt inteckningshavarna, och bortfallet av sådana belopp från sjöpanträttshavarnas fördelningsfond kan inte innebära någon påtaglig riskökning för inteckningshavarna. Praktisk betydelse kunde däremot frågan tänkas äga såvitt avser försäkringsersättning. Den rätt till sådana belopp som enligt svensk lag kan tillkomma inteckningshavarna beror emellertid inte på inteckningsregler utan på de normer som reglerar försäkringsavtalet, och den påverkas därför inte direkt av en flaggväxling. Om fartyget vid flaggväxlingen överförs till utländskt för-

lopp tillkommer inteckningshavarna beror såsom nedan i texten framhålles för vår del på de regler som reglerar försäkringsavtalet och sammanhänger ej med var exekution företas.

[52] En ofta förekommande formulering i domar är att hypoteket får samma verkan som ett inländskt registrerat hypotek, se Siesby s. 83. Se i övrigt Berlingieri s. 18 och Schaps II s. 412.

[53] Belgien (Hennebicq a. a. no 588, Smeesters-Winkelmolen s. 129), Frankrike (enligt Riperts uppfattning, no 1097), Grekland (Sjöhandelslagen art. 203), samt de länder som anslutit sig till Montevideotraktaten, enligt dennas art. 3 (Hyp 7: 17).

[54] Sålunda Brysselkonventionens art. 2. Den nya konventionens tystnad om frågan får såsom framhållits vid behandlingen av sjöpanträtterna (ovan s. 89) ej ses såsom någon restriktion ifråga om säkerhetsrättens objekt.

säkringsbolag kan inteckningshavarna skydda sig genom att försäkra sitt eget intresse eller kräva att försäkring tecknas som täcker detta intresse.[55] På vissa håll kan detta vara överflödigt till följd av att hypoteket omfattar utfallande försäkringsbelopp.[56]

(c) Hypoteket verkar framför allt sakrättsligt. Vad som i *obligationsrättsligt hänseende* kan ha betydelse för inteckningshavaren är framför allt hans *kontrollmöjlighet* över fartyget, och i synnerhet huruvida han kan erhålla den vidsträckta kontroll som i anglosachsisk rätt kan utövas av en innehavare av ett mortgage.[57] Man kunde kanske förvänta att det processuella betraktelsesättet i anglosachsisk rätt skulle möjliggöra det utländska hypotekets beaktande även i detta avseende.

Kontrollrätten är emellertid ett alltför särpräglat och alltför grundläggande drag i det anglosachsiska mortgage-institutet — vilket som nämnts bygger på konstruktionen att fartyget villkorligt överlåtes på mortgage-innehavaren — för att den skulle kunna tillämpas på intecknade fartyg ur andra rättskretsar som tillfälligtvis kommer under anglosachsiska domstolars jurisdiktion. I engelsk rätt har man i enlighet härmed konstruerat det kontinentala hypoteket icke såsom ett mortgage, utan som en sjöpanträtt.[58] I amerikansk rätt uppfattar man visserligen de utländska registerpanterna såsom »preferred mortgages», men detta gäller

[55] Om försäkringsbart intresse i denna situation, se den engelska Marine Insurance Act § 14.

[56] Denna fråga behandlas i de flesta framställningar av ämnesområdet — särskilt omfattande i den väldiga monografien Nature du Droit des Créanciers Hypothécaires sur l'Indemnité d'Assurance en Droit Maritime, av André *Séguéla* (Paris 1939). Här skall endast nämnas att försäkringsersättningen synes inkluderas i fransk och belgisk rätt, i huvudsak i spansk och chilensk rätt, samt i portugisisk och argentinsk rätt såvitt avser ersättning för totalförlust och »innavigabilité» (Ripert no 1070). Den inkluderas enligt italiensk rätt (navigationslagen art. 553 (c), Berlingieri s. 385 ff). Även i schweizisk och turkisk rätt uppges försäkringsersättningen inkluderas; i holländsk och marockansk rätt under förutsättning att särskilt avtal därom träffats (Abraham s. 159). Däremot ingår försäkringsersättningen ej enligt tysk, amerikansk och engelsk rätt (Abraham, loc. cit.).

[57] Se härom ovan s. 114.

[58] *The Colorado* [1923] P. 102.

endast ifråga om foreclosure, alltså de rent exekutiva reglerna.[59] I avsaknad av särskild överföringsmekanik för utländska inteckningar har man ej behövt ta ställning till hypotekets verkan efter skifte till engelsk eller amerikansk flagg.

(d) I *sakrättsligt hänseende* råder ingen tvekan om att det vederbörligen inskrivna hypotekets verkan är oberoende av tredje mans faktiska kännedom om hypoteket, och att förvärvare och andra rättighetsinnehavare sålunda måste undersöka vilka inteckningar som finns. Detta får ses som en följd av att hypoteket över huvud taget erkännes, och det har i de båda panträttskonventionerna ansetts överflödigt med uttryckliga bestämmelser härom.[60]

Hypotekets verkan kan emellertid inte bedömas helt isolerat. Dess värde sammanhänger ju bland annat med vilken belastning *övriga rättigheter i fartyget* kan tänkas utgöra. De rättigheter som främst kan komma ifråga är de bättre prioriterade sjöpanträtterna, men även retentionsrätter och motsvarande kan inkräkta på inteckningssäkerheten.

Ett huvudändamål med Brysselkonventionen har varit just att begränsa sjöpantbelastningen och göra den likformig och därmed beräknelig. Dessa enhetssträvanden har emellertid misslyckats i tre avseenden.

För det första har den nuvarande Brysselkonventionen fått en rätt begränsad anslutning, och de viktiga länderna Japan, Holland, Storbritannien, Tyskland och USA hör till dem som står utanför. För det andra har konventionen inte kunnat leda till enighet om att dess regler alltid skall tillämpas, ens ifråga om fartyg tillhörande konventionsstat, utan sjöpanträtter från andra länder har, ehuru okända för konventionen, tillåtits inkräkta på säkerheten.[61] För det tredje har konventionen inte kunnat åstadkom-

[59] Enligt artiklarna 951—54, jfr Gilmore & Black s. 577.

[60] Brysselkonventionens art. 8, samt den nya panträttskonventionens art. 7 har ett uttryckligt stadgande härom beträffande sjöpanträtter.

[61] Bestämmelsen i art. 14 att konventionens regler skall tillämpas på fartyg tillhörigt konventionsstat har försetts med det undantaget att fördragsslutande stat kan tillämpa andra regler till förmån för parter, som tillhör icke fördragsslutande stat.

ma fullständig enighet ifråga om de materiella reglerna, i synnerhet inte om retentionsrättens ställning.[62]

Under förarbetena till den nya konventionen har man hoppats nå en väsentligt mycket större anslutning än den gamla konventionen rönt. Huruvida dessa förhoppningar skall infrias är ännu osäkert, men tydligt är att den nya konventionen knappast undertecknats av fler betydelsefulla sjöfartsnationer än som ursprungligen varit fallet med den gamla.[63] Ifråga om enigheten rörande tillämplig lag torde man ha nått längre: konventionen föreskriver att inteckningarnas förmånsrätt och »verkan emot tredje man» skall bestämmas enligt inskrivningslandets lag, med beaktande av att inga andra säkerhetsrätter än de i konventionen särskilt nämnda får äga förmånsrätt före inteckningar.[64] Härigenom borde i varje fall risken för inkräktande lex-causae-sjöpanter från utomkonventionsländer vara eliminerad ifråga om konventionsfartyg.[65] Vad slutligen de materiella reglerna gäller kvarstår oenigheten ifråga om retentionsrättens ställning.[66]

Det är tydligen endast en generell tillämpning av registerlandets lag eller därmed motsvarande normer ifråga om sjöpanträtter och andra hypoteket föregående rättigheter som säkert kan skydda inteckningshavaren mot ökad belastning i form av i hemlandet okända rättigheter. En exekution i ett land som tillämpar denna princip medför alltså såtillvida inga ökade risker. Sker exekutionen efter ett flaggskifte till utländsk flagg är det dock möj-

[62] Brysselkonventionen uppräknar i art. 2 de rättigheter som tillåts gå före fartygsinteckningen (jfr art. 3). Här nämns ej retentionsrätt, något som dock ej hindrat bl. a. Norge och Danmark att erkänna en retentionsrätt med prioritet före inteckningen.

[63] Den nya konventionen har tills vidare undertecknats av Belgien, Danmark, Finland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Formosakina, Kongos demokratiska republik, Liberia, Monaco, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Uruguay, Vatikanstaten, Västtyskland. De ursprungliga signatärstaterna till den gamla var Argentina, Belgien, Brasilien, Chile, Danmark, Danzigska fristaten, Estland, Frankrike, Italien, Japan, Lettland, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Serbokroatiska staten, Spanien, Storbritannien, Sverige och Ungern.

[64] Panträttskonventionens art. 2 och 5.

[65] Jfr särskilt Siesby s. 145 ff.

[66] Se härom panträttskonventionen art. 6 mom. 2.

ligt att det blir det nya hemlandets lag som tillämpas även på äldre sjöpanträtter, trots den principiella utgångspunkten att flagglagen skall gälla. Vid växling till utländsk flagg kan dessutom stundom den situationen uppkomma att fartyget får en flagga som inte överensstämmer med dess registreringsort.[67] Detta kan ge upphov till svårlösta konflikter om man menar att sjöpanträtterna skall rätta sig efter flaggans lag, hypoteken efter inskrivningslandets. Här skall dock bortses från denna mindre vanliga situation, och vi skall utgå från att fartyget kommer att föra det nya registerlandets flagga.

Riskerna för sådana mutationer av sjöpanträtter, varigenom de som en gång uppstått enligt svensk rätt vid flaggväxling blir utländska, minskas om försäljningen sker till ett land med latinrättslig rättsordning till följd av den i dessa länder vanliga regeln att sjöpanträtter förfaller om de ej bevakas inom en viss kortare tid efter överlåtelsen. Sådana regler förefaller dock svårförenliga med den nya konventionen och torde behöva ändras vid en ratifikation av denna.[68]

Det är emellertid endast i italiensk rätt som jag kunnat finna att det i nu gällande rätt är helt klart att hemlandets rätt skall tillämpas.[69] Detta gäller ifråga om exekution av fartyg som behållit sin nationalitet sedan den aktuella rättigheten uppkom. Har ett svenskt fartyg övergått till italiensk köpare behandlas enligt uppgift i doktrinen[70] även de före köpet uppkomna rättigheterna enligt italiensk rätt. För den svenske inteckningshavaren medför detta emellertid ingen nämnvärd förändring i belastningen.[71]

[67] Se ovan s. 141 med not 11.

[68] I den gamla konventionen ansågs det erforderligt att i en särskild artikel (art. 9 st. 1) reservera staternas rätt att själva bestämma om sjöpanträtternas upphörande. I den nya konventionens art. 8 regleras utan sådana förbehåll frågan om sjöpanträtternas upphörande. Även i övrigt utvisar sjöpantreglerna i den nya konventionen att preskriptionsregeln i art. 8 är exklusiv: enligt art. 4 »skall» vissa fordringar säkras av sjöpanträtt; enligt art. 7 (2) skall dessa följa fartyget oavsett ändringar i äganderätt eller registrering; enligt art. 8 (1) skall de, bortsett från regeln om upphörande vid exekutiv försäljning, preskriberas på ett år.

[69] Navigationslagen art. 6, Berlingieri s. 7 ff.

[70] Berlingieri s. 21. Frågan synes emellertid vara omstridd, jfr noten 58 på samma sida.

[71] Retentionsrätten går liksom i svensk rätt efter inteckning. Italiensk rätt

I grekisk och portugisisk lag stadgas allmänt att flaggans rätt skall tillämpas ifråga om sakrätter.[72] I Grekland uppges emellertid att reglerna om sjöpanträtt betraktas som processuella och därför är underkastade lex fori.[73] De grekiska sjöpanträtterna är emellertid färre än konventionens och medför säkerligen mindre belastning än de svenska;[74] huruvida retentionsrätt erkännes med förmånsrätt före inteckningen har inte kunnat kontrolleras. Verkan av flaggskifte är likaså oviss.[75]

Även från Finland,[76] Jugoslavien,[77] Polen[78] och Spanien[79] föreligger uppgifter om att flaggans lag skall tillämpas, i varje fall så länge fartyget inte växlat nationalitet. Alla fyra länderna har infört Brysselkonventionens regler i sin lagstiftning[80] och borde i enlighet därmed inte erkänna någon retentionsrätt med förmånsrätt före inteckning eller några andra rättigheter som kan menligt inverka på inteckningssäkerheten.[81]

Flaggans lag skall slutligen tillämpas enligt de två sydamerikanska konventionerna Codigò Bustamante[82] och Montevideotrak-

erkänner en särskild sjöpanträtt för premier till socialförsäkringen (navigationslagen art. 572 (3), svarande mot en förmånsrätt som i praktiken brukar tillerkännas pensionsanstalterna hos oss. I övrigt motsvarar de italienska sjöpanträtterna i flytande fartyg våra. En särskild förmånsrätt tillkommer staten för upptagande av vrak.

[72] Grekiska handelssjölagen art. 9, portugisiska handelslagen art. 488 st. 1.

[73] Se Hyp 9: 16. Möjligen gäller detta endast för rangordningen.

[74] Framför allt erkännes ingen sjöpanträtt för befälhavaravtal, handelssjölagen art. 205.

[75] Det förefaller emellertid som om portugisisk rätt skulle tillämpa den flagglag som gällde vid sjöpanträttens uppkomst, se handelslagen art. 488. Vid övergång till grekisk rätt måste sjöpanträtterna bevakas inom tre månader, enligt en regel (handelssjölagen art. 207) som gäller för all försäljning.

[76] Beckman, Handbok i sjörätt, 5 uppl. Helsingfors 1961, s. 298.

[77] Hyp 5: 7.

[78] Sjölagen art. 7.

[79] Handelslagen art. 17 och 573.

[80] Jugoslavien har visserligen inte ratificerat konventionen, men den jugoslaviska lagstiftningen uppges vara helt baserad på dess regler, Hyp 5: 6.

[81] Brysselkonventionen art. 2 och 3.

[82] Codigò Bustamante, den sydamerikanska internationellt-privaträttsliga lagboken (se därom Borum a. a. s. 61), art. 277 och 278, Makarov a. a. s. 63 och 64.

taten,[83] till följd varav den skulle bli gällande regel i en lång rad sydamerikanska länder.[84] Emellertid rapporteras från Argentina att denna princip, såvitt avser Montevideotraktaten, kan betecknas som säker endast beträffande fartyg från länder som anslutit sig till traktaten.[85] Eljest skulle lex fori kunna tillämpas. Följden kan bli att ett svenskt fartyg som försäljes exekutivt i Sydamerika kan underkastas den långa rad sjöpanträtter som erkänns i dessa länder.[86]

I Frankrike och Belgien är läget osäkert. Doktrinen har i fransk rätt i allmänhet slutit upp bakom flagglagsprincipen,[87] men en

[83] Montevideotraktaten 1940 om internationell handelssjöfartsrätt, art. 2 och 3 om sjöpanträtter och andra sakrätter, art. 31 om den fortsatta giltigheten av inteckningar och andra säkerhetsrätter, Hyp 7: 17, Makarov a. a. s. 779 och 780, Siesby s. 65.

[84] *Codigò Bustamante:* Bolivia, Brasilien, Chile, Costa Rica, Cuba, Dominikanska Republiken, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, Nicaragua, Panamà, Peru, El Salvador, Venezuela. *Montevideotraktaten:* Argentina, Paraguay, Uruguay.

[85] Hyp 7: 20.

[86] I den *argentinska* handelslagen, art. 1377, omtalas följande grupper: Exekutionskostnader; bärgarlönskrav; navigationsavgifter; lotsningskostnader; lagringskostnader för tillbehör efter sista resan; kostnader för fartygets bevarande efter sista resan; besättningslöner; gemensamthaveri-ersättningar; befälhavarlån; bodmerilån; vissa försäkringspremier; skadeståndskrav till följd av frakt- eller passageraravtal; krav på grund av tillverkningsavtal; krav på ogulden köpeskilling med ränta. Till dessa kommer retentionsrätt, civillagen art. 3939 (allt enligt hyp 7: 20). I *Chile* förekommer följande sjöpanträtter: Bärgarlönskrav och lotsningskrav; navigationsavgifter; kostnader för fartygets bevarande efter sista resan; lagringskostnader för tillbehör efter sista resan; ogulden köpeskilling och oguldna krav på grund av tillverkningsavtal samt för reparationer under sista resan; bodmerilån för sista resan; vissa försäkringspremier; skadeståndskrav till följd av frakt- eller passageraravtal (Varela, Derecho Maritimo, Santiago 1962, s. 142 ff). I *Panamà* förekommer en betydligt måttligare uppräkning i handelslagen art. 1507. I *Brasilien* har efter anslutningen till Brysselkonventionen de sjöpanträtter som ej är förenliga med konventionen placerats i »andra klassen», efter fartygshypoteket, se Sampaio de Lacerda, Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico, Rio & Saõ Paulo 1961, s. 436.

[87] Talrika författare citeras av Rabel a. a. s. 104, varav kan nämnas Niboyet, Lyon-Caen & Renault samt Ripert (se särskilt denne, no 1163 och 1164). För motsatt ståndpunkt citeras endast Weiss.

stark praxis har istället förordat lex fori.[88] I allmänhet lär dock lex-fori-principen ha tillämpats så att sjöpanträtter som ej är kända i fransk rätt underkänns, men att i övrigt flagglagen tillämpas.[89] I belgisk doktrin har flagglagsprincipen hävdats,[90] men praxis har i allmänhet föredragit belgisk rätt när fartyget vid exekution befinner sig i belgiska farvatten, något som i praktiken innebär att den belgiska försäljningsdomstolen tillämpar lex fori.[91] Ifråga om flaggskifte har doktrinen — för Belgiens del med stöd av lag[92] — anfört att de före flaggskiftet uppkomna rättigheterna borde bestå enligt tidigare flagglag. Samtidigt har emellertid förmenats att den samordning mellan sjöpanträtter som till följd härav kan bli nödvändig är en ogörlig uppgift för domstolarna.[93] Man kan med anledning härav förmoda att lex fori kommer att tillämpas även i denna situation — eller möjligen enligt doktrinens rekommendationer den nya flagglagen.

Användningen av lex fori kan åtminstone i fransk rätt tänkas medföra en viss belastningsökning i förhållande till läget under svensk rätt.[94] I synnerhet kan detta förväntas ifråga om befälhavaravtalen; enligt en i Frankrike utbredd uppfattning är befälhavarens beställning på eget initiativ inte erforderlig för att denna sjöpanträtt skall uppstå,[95] och dessutom har ansetts att beställ-

[88] Se härom Siesby s. 123.

[89] Så åtminstone *Niboyet,* Traité de droit international privé français, 2 uppl. Bd IV Paris 1948, s. 1247. Siesby finner emellertid att praxis varierar, se ovan a. st.

[90] Hennebicq a. a. no 588, Smeesters-Winkelmolen no 88 f.

[91] Denna tillämpning av lex-rei-sitae-principen har sålunda tillämpats i ett flertal domar, bl. a. av appellrätten i Bryssel i dom den 12 maj 1956, citerad av Siesby s. 129.

[92] Art. 22 av hypotekslagen 1885, se handelslagen bok II: I art. 22.

[93] Hennebicq a. a. no 589, Ripert no 1097.

[94] De erkända sjöpanträtterna är konventionens, vilket bl. a. medför att sjöpanten för anställningsavtal blir något vidare än hos oss och kommer att omfatta även statens repatrieringskostnadskrav, pensionsanstalters krav o. d. Även hos oss erkänns dock de senare i praktiken, ehuru utan direkt lagstöd.

[95] Desjardins, Traité de Droit Commercial maritime, Paris 1878 Bd I, s. 256, de Valroger, Commentaire du livre II du Code de commerce, Paris 1883—1886 Vol. I, s. 120, Carrus, Les privilèges sur le navire pour fournitures et réparations, Paris 1928, s. 18 ff. Det må framhållas att Ripert (no 1130) inte uppehåller sig vid uttrycket »en vertu de ses pouvoirs

ningen inte behöver ske till visst specificerat fartyg.[96] Däremot torde ingen retentionsrätt tillåtas inkräkta på inteckningssäkerheten vare sig i fransk eller i belgisk rätt.[97]

Läget vid en uppkommen fartygsexekution blir bedömbart (men ej förutsebart, jfr nedan) även i de länder som tillämpar lex fori. Vare sig fartyget fortfar att gå under svensk flagg eller växlar flagg blir det exekutionslandets sjöpanträtter och andra belastningar som blir avgörande. Som tidigare nämnts kan detta medföra en betydande belastningsökning vid exekution i ett sydamerikanskt land, och även en fransk exekution kan menligt påverka inteckningens värde.

Det är emellertid ovanligt att alla sjöpanträtter i alla avseenden anses underkastade lex fori. I varje fall sjöpanträtten för krav på grund av anställningstavtal brukar regelmässigt sägas vara underkastad flaggans lag. Härmed avses då närmast sjöpanträttens uppkomst och innehåll, något som för svenska fartyg skulle innebära bland annat att sjöpanträtt endast åtnjutes för fordring tillkommande ombordanställd, och att exempelvis statens krav på repatrieringskostnader eller pensionsanstalts krav på premier inte skulle få sjöpanträtt enligt den utländska exekutionsortens regler.[98] Ifråga om rang och omfattning kan däremot lex fori tänkas bli använd.[99]

légaux» såsom någon särskild förutsättning för sjöpanträttens uppkomst. Motsatt lösning emellertid i belgisk rätt, Jacobs, Le droit maritime belge, Bryssel 1889 Vol. I, s. 46 f, Smeesters-Winkelmolen no 46 s. 67 f (3°).

[96] Istället sker en fördelning per antal fartyg, Ripert II no 1130.

[97] Se härom Ripert II no 1132 vid not 4, där det nämns att allmänna civilrättens privilegier (till vilka retentionsrätten hör) kvarstår med förmånsrätt efter sjörättens. I belgisk rätt synes ordalagen av handelslagens bok II: I art. 23 ge vid handen att retentionsrätten inte kan gå före sjöpanträtterna. Smeesters-Winkelmolen no 33 s. 53 uttalar att retentionsrättens verkan kan vara starkare än sjöpanträtternas, men häremot får ställas den belgiska avdelningens i CMI uttalande i enquêtesvar Hyp 4: 5 att dylika rättigheter ej kan erkännas i fartyg.

[98] Här torde emellertid observeras att engelsk rätt i *The Acrux* [1965] 1 Ll. L. Rep. 565 har betecknat även denna fråga om processuell. Detta medförde att pensionsanstaltens krav, som enligt fartygets italienska flagglag hade en särskild sjöpanträtt, i enlighet med engelsk rätt icke kunde erkännas.

[99] Se om denna fråga Siesby s. 105.

Ibland är det endast vissa uppräknade sjöpanträtter som regleras helt av lex fori. Så är fallet i holländsk rätt, där exekutionskostnader, bärgarlön, lotsningskostnader och hamnavgifter alltid går främst, beräknade enligt holländsk rätt,[100] medan de övriga inte synes följa någon fast princip.[101] Så är även fallet i amerikansk rätt, där amerikanska reparent- och leverantörskrav m. fl. under alla omständigheter måste ges prioritet före utländska hypotek.[102] Den holländska ordningen förorsakar inga ökade belastningar för en inteckningshavare i svenskt fartyg, medan den amerikanska kan medföra mycket betydande sådana belastningar.

Användningen av lex fori för sjöpanträtternas erkännande gör resultatet oförutsebart för inteckningshavaren, såtillvida att helt olika regler kan bli gällande beroende på var fartyget blir utmätt. I regel föredrages att tillämpa lex causae eller lagen på den ort där fartyget befunnit sig (lex rei sitae) i fråga om sjöpanträttens uppkomst, medan lex fori används ifråga om de olika sjöpanträtternas rangordning, eventuellt både inter se och i förhållande till inteckningarna.

Sådana resultat grundas ofta på en teori om välförvärvade rättigheter som, en gång vederbörligen uppkomna på en viss ort, måste bestå överallt. Ett mindre cirkulärt resonemang går ut på att sjöpanträtten i de olika länderna är tillkommen för att skydda bestämda intressen, exempelvis inhemska leverantörers, vilket respekteras i exekutionslandet till följd av comitas gentium.

Vid tillämpning av principen möter svårigheten att de olika sjöpanträtterna måste inordnas i ett enhetligt system, för att deras prioritet skall kunna bestämmas. Ibland uppges helt kort att denna samordning sker enligt lex fori, vilket för exekutionsmyndigheten är det mest lättillämpade systemet. En sådan uppgift förekommer beträffande grekisk rätt[103] och rekommenderas av olika

[100] Sjölagen art. 318 (v).

[101] Siesby, s. 124 ff, antar att en billighetsprincip följts.

[102] 46 USC § 951 st. 2. De krav som alltid måste placeras före hypoteken avser: »repairs, supplies, towage, use of drydock or marine railway, or other necessaries, performed in the United States».

[103] Se Hyp 9: 16. Även den argentinska avdelningen av CMI lämnar liknande uppgifter, såvitt avser fartyg från länder utanför Montevideotraktaten, se Hyp 7: 17.

författare även för andra rättssystem.[104] Användningen av lex fori ifråga om rangordningen rimmar emellertid illa med det hänsynstagande till välförvärvade rättigheter eller comitas gentium som brukar ligga bakom valet av lex causae eller lex rei sitae ifråga om uppkomstgrunden. Principen modifieras därför ofta så, att om samtliga sjöpanträtter i ett fartyg uppkommit under samma rättssystem eller under rättssystem som placerar dem i samma ordning, så tillämpas denna gemensamma rangordning. Eljest väljs lex fori. Sådana metoder har använts i tysk rätt,[105] och de förekommer med tidigare nämnda undantag även i amerikansk och holländsk rätt.[106]

Valet av lex fori för sjöpanträtternas rangordning gör läget oförutsebart för sjöpanträttshavarna, vilkas ställning kommer att bestämmas av var exekutionen mot fartyget företas. I regel är det emellertid endast sjöpanträttshavarna sinsemellan som berörs: somliga får en bättre, andra en sämre ställning än vad de kanske räknat med. Detta kan mestadels inte betecknas som någon särskilt allvarlig konsekvens. Sjöpanträtterna blir i allmänhet täckta var exekutionen än företas, och det blir inteckningshavarna som kommer i riskzonen. Det är inteckningshavarna som måste kunna göra en tillförlitlig bedömning av läget, och det är ett samhällsintresse att denna bedömning skall kunna vila på någorlunda tillförlitlig grund.

Nu medför naturligtvis tillämpningen av främmande rangordningsregler i och för sig inte någon särskild risk för inteckningshavarna, så länge rangordningen endast avser sjöpanträtterna inter se. Såtillvida torde inteckningshavaren inte befara några större förluster till följd av denna tillämpning av lex fori i något av de undersökta länderna.[107] Tvärtom verkar användningen av lex fori

[104] Se sammanställningen hos Siesby, s. 86, samt dessutom Berlingieri s. 12.

[105] Se Siesby, s. 182.

[106] Se Siesby, s. 116 f, samt beträffande holländsk rätt Siesby s. 124 ff. *Rabel* antar att flaggans rätt är allmän norm, a. a. s. 119.

[107] I engelsk rätt har det förekommit att inteckningen fått rang av lien och alltså fått sin ställning förbättrad. Risken kan möjligen bestå ifråga om ansvar för felaktiga konossementsuppgifter, vilka kan tänkas bli »förprioriterade» i vissa sydamerikanska länder.

för rangordningen ofta som en spärr mot ett alltför frikostigt erkännande av utländska sjöpanträtter: för att kunna inpassas i den inhemska rangordningen måste den utländska rättigheten vara jämförbar med någon inhemskt motsvarighet.[108] Det förekommer emellertid även, bland annat i Norge och Danmark,[109] att den inhemska rangordningen modifieras för att kunna ge plats åt någon främling med förmånsrätt före inteckningarna. En exekution i ett land som tillämpar sådana principer medför grava och svårbedömliga risker för inteckningshavarna.

Från den sistnämnda metoden är steget inte långt till att såväl frågan om uppkomst som den om rangordningen avgörs enligt lex causae eller lex rei sitae. Som tidigare nämnts förekommer denna lösning på flera håll där samtliga sjöpanträtter i ett fartyg uppkommit under samma eller likartade rättsordningar. Om metoden skall användas där många sjöpanträtter från sinsemellan olikartade system konkurrerar, nödvändiggör den ett fritt inordnande efter skälighet i en för ändamålet tillskapad rangordning.[110] Ett sådant betraktelsesätt förekommer bland engelska och amerikanska domare, som i storvulna ordalag förklarar sig tillämpa en »general maritime law», vilken i allmänhet ligger nära det egna rättssystemet men hämtar drag från klassiska och moderna kontinentala läromästare.[111]

Eljest brukar om engelsk rätt läras, att den i alla sammanhang tillämpar lex fori. Detta är nog emellertid endast en del av sanningen. Den engelske domaren ser till utländsk rätt för att fastställa vilka belastningar som »finns» på fartyget. Detta innebär, att han karakteriserar utländska sjöpanträtter och hypotek enligt lex causae såsom »rights» emot fartyget, vilka han måste klassificera enligt engelska kategorier för att fastställa om engelsk rätt

[108] Så enligt Niboyet, a. a. Bd IV, s. 1247 för fransk rätt samt allmänt för engelsk rätt, jfr nedan.

[109] I Norge främst det bekanta Fostraum-fallet ND 1961 s. 300; för Danmark se Siesby s. 136.

[110] Sålunda enligt Séguéla, a. a. s. 561 ff.

[111] I amerikanska domar är detta betraktelsesätt allmänt. Den bästa illustrationen av detta betraktelsesätt i engelsk rätt torde Scott, L. J.'s dom i *The Tolten* [1946] P. 135, [1946] 2 All E. R. 372 erbjuda, applicerad för vårt ändamål av Hewson, J. i *The Acrux* [1965] 2 All E. R. 323, 328 ff.

kan tillhandahålla ett »remedy». Därefter fastställs rangordningen enligt lex fori.[112] Ett bekant äldre rättsfall har emellertid gått längre än detta och bedömt hela frågan om en befälhavares sjöpanträtt enligt lex fori.[113]

6. Positivrättsliga regler om inteckningens verkan

Hittills har huvudsakligen de internationellt-privaträttsliga reglerna behandlats, medan de positivrättsliga reglerna om belastningen berörts endast perifert. Innan ett försök till sammanfattning kan göras måste en viss uppmärksamhet ägnas även de senare. Resultatet kan uttryckas i tre huvudpunkter.

(a) Skillnader i hypotekets eller sjöpanträtternas omfattning är i regel utan mätbar betydelse för inteckningshavaren. Detsamma gäller de i praktiken förekommande smärre skillnaderna i sjöpanträtternas innehåll, utom såvitt angår sjöpanträtt för leveranser och reparationer. Vidare har skillnader ifråga om de olika rättigheternas rangordning ingen betydelse, såvida de inte medför att rättigheter som hos oss sätts efter inteckningarna kommer att placeras före dessa. För vår del innebär detta att en olikhet som i förhållande till vår rätt endast avser rangordningen inte behöver beaktas, såvida den inte medför att retentionsrätter eller sjöpanträtten för oriktiga konossementsuppgifter placeras före inteckningen. Slutligen kan avvikelser ifråga om preskriptionsberäkningen medföra risker.

Det sagda innebär att Brysselkonventionsländernas reglering i allmänhet medför rätt begränsade risker. En fara ligger emellertid i att en retentionsrätt kan tänkas erkännas, som har bättre prioritet än inteckningarna. Betydelsen av denna möjlighet skall belysas under den följande punkten. Retentionsrätter med förmånsrätt före inteckningarna strider emellertid mot konventionens ordalydelse, och har endast konstaterats i norsk och dansk rätt.[114]

[112] Bäst beskrivs metoden kanske hos Schmitthoff, a. a. s. 399 f. Se även Scrutton, L. J.'s dom i *The Colorado* [1923] P. 102.

[113] The *Milford* (1858) Swab. 362, jfr härtill Siesby, s. 120. Ofta torde oklarheten ligga i ovisshet om vad som skall avses med en utländsk »right» som skall framtvingas.

[114] Om dansk och norsk rätt, se nedan s. 244. I Belgien underkänns tydligen retentionsrätten helt (se ovan not 97), i Schweiz underkänns den

Den nya konventionen tillåter emellertid retentionsrätter som placeras före inteckningarna.[115]

En annan risk med länder från medlemskretsen ligger i preskriptionsberäkningen för sjöpanträtter. I vissa länder utsträcks preskriptionstiden intill en gräns av tre år för den händelse fartyget inte är åtkomligt för arrest inom landet.[116] Om ett sådant land tillämpar lex fori ifråga om sjöpanträtternas verkan kan sjöpantbelastningen tydligen två- eller tredubblas i förhållande till vad som nu är fallet.[117] En liknande situation kan uppkomma när sjöpanträtternas verkan bestämmes enligt lex causae och denna erkännes som normerande även för deras fortbestånd.[118]

Flera länder följer nära Brysselkonventionens system utan att vara anslutna till denna konvention. Hit hör Jugoslavien, Marocko, Sovjetunionen, Tunisien och Västtyskland.[119] Även Libanon och Egypten följer konventionens system, men erkänner dessutom ytterligare sjöpanträtter med prioritet efter hypoteken.[120] Grekland, Holland och möjligen England har färre sjöpanträtter än

likaså, men såvitt avser varvs retentionsrätt kan istället ett hypotek erhållas, med förmånsrätt från inskrivningsdagen. I fransk och italiensk rätt (Hyp 3: 37) placeras retentionsrätten efter inteckningarna. I finsk rätt har läget betecknats som osäkert (Hyp 3: 25).

[115] Art. 6 mom. 2.

[116] Möjligheten till ett sådant utsträckande reserveras i konventionens art. 9. Den har begagnats i Belgien, Italien och Polen, men däremot tydligen inte i Frankrike, Grekland och de nordiska länderna. I de ovannämnda länderna kan den utgöra en risk främst i Belgien. Polen synes tillämpa regeln om flaggans lag, och detta är bestämt fallet i Italien, som till inteckningshavarens skydd ytterligare har regeln om att sjöpanträtten förfaller efter försäljning, varför ett flaggskifte till italiensk rätt ej medför några större faror.

[117] Jfr *Delarue,* Convention de Bruxelles du 10 Avril 1926, Paris 1939, för vilken denna fråga är huvudtemat.

[118] Detta innebär att sjöpanträttshavaren skulle få åberopa regeln även vid exekution i ett annat land. Att en sådan exterritoriell tillämpning är möjlig hävdar Berlingieri s. 420 ff.

[119] Jugoslavien (Hyp 5: 7), Marocko (Ripert no 1112), Sovjet (handelssjölagen § 183 — obs. den höga prioriteten för lön), Tunisien (Code de Commerce maritime art. 71), Västtyskland (HGB § 754, som medtar även det obsoleta institutet bodmeri).

[120] Ripert no 1112, libanesiska sjölagen art. 48 och 53.

konventionen.[121] Av alla dessa länder har retentionsrätter med förmånsrätt före hypoteken konstaterats vara kända i England[122] och möjligen Holland.[123]

(b) En särskilt väsentlig post bland belastningarna på fartyget utgör reparationskostnaderna. En fransk författare[124] har angivit att dessa med 1938 års kostnadsläge får antas i allmänhet väga tyngre än lönekontot, och deras betydelse lär inte ha minskat sedan dess. En ännu större post i rederikalkylen är bränslekostnaderna, men dessa — som ofta avser befälhavarbeställningar — har i det svenska materialet inte visat sig jämförliga med reparationskostnaderna som sjöpantbelastning. Detta torde väl sammanhänga med att reparationskostnaderna kan vara stora och ofta oberäknade utgifter, som ej sällan är den direkta orsaken till att fartyget blivit utmätt.

Ett erkännande av sjöpanträtt för reparationskostnader kan alltså förväntas betydligt öka belastningen för inteckningshavarna. Den ofta framförda invändningen att reparationer verkar värdeförhöjande på fartyget håller långtifrån alltid streck. Hos oss erkännes denna sjöpanträtt endast när reparationen verkställs på grund av ett befälhavaravtal, något som inte borde förekomma annat än ifråga om mindre reparationer. Belastningsökningen kan uppkomma till följd av att man erkänner en retentionsrätt med prioritet före inteckningarna, men den blir ännu kännbarare om reparenten ges en sjöpanträtt, som består ännu sedan fartyget lämnat varvet. Retentionsrätter av nämnda slag erkänns i Argentina, England, Japan, Kanada och USA,[125] förutom de tidigare nämnda Danmark, Norge och Holland. Härutöver erkännes sjöpanträtt för dessa krav i Japan, i den mån de varit nödvändiga

[121] Grekland (art. 206) och Holland (art. 318c) utesluter båda befälhavaravtalet; England, som istället för befälhavaravtal ger sjöpant åt befälhavarens utlägg, anges mindre tyngande än konventionens (engelska avdelningen av CMI i Hyp 9 s. 32), Spanien, se Schaps II s. 1325.

[122] Se Halsbury's Laws s. 104.

[123] Anges som troligt i Hyp 4: 23.

[124] Delarue, a. a. s. 40.

[125] Argentina (Hyp 7: 20), England (possessory lien, se Halsbury's Laws s. 787 och 104), Japan (Hyp 16: 5), Kanada (som förutom possessory lien anger sig ha särskild retentionsrätt, Hyp 10: 8), USA (Hyp 3: 42).

för resans fortsättning,[126] och i vissa sydamerikanska stater, i den mån de avsett den sista resan.[127] En vidsträcktare sjöpanträtt medges i U.S.A.[128]

Hur mycket en reparation kan belasta säkerheten kan inte generellt bestämmas. Även om man bortser från de ofta mycket dyrbara reparationerna med anledning av grund- och sammanstötningar, vilka i regel bestrids av försäkringar, kan de normala reparationerna, eller de som nödvändiggjorts av maskinskador, uppgå till mycket betydande summor, ofta säkerligen överstigande de övriga sjöpanträtternas sammanlagda belopp.[129] Kreditgivaren har ett synnerligen beaktansvärt intresse att få vara med och bestämma om sådana större reparationer, och detta torde inte kunna tillgodoses på annat sätt än genom att varven vägras någon högprioriterad förmånrätt i alla länder där varvsrörelse av någon betydelse bedrivs. Frågan har emellertid lämnats öppen i den nya panträttskonventionen.

(c) Till de nämnda belastningsökningarna kommer slutligen de som följer av en mer generell ökning av antalet sjöpanträtter. Som tidigare nämnts är sjöpanträtternas antal särskilt högt i vissa av de sydamerikanska länderna, varav Argentina kan utgöra ett exempel.[130] Bortsett från vad som tidigare sagts om reparationer märks framför allt en vidare formulering av befälhavaravtalet, vilket emellertid måste uppfylla vissa formaliteter för att ge sjöpanträtt. Väsentligare torde emellertid den amerikanska sjöpanträtt vara, som tillkommer »any person furnishing repairs, supplies, towage, use of dry dock or marine railway, or other necessaries, to any vessel, whether foreign or domestic, upon the order of the owner of such vessel, or of a person authorized by the

[126] Handelslagens art. 842 (6).

[127] Sålunda Argentina, Handelslagens art. 1377 (2), Chile, Handelslagens art. 835.

[128] Federal Maritime Lien Act 1910, 46 USC § 971.

[129] Här kan åter hänvisas till Delarues ovan a. framställning, som s. 40 ff uppräknar några av de viktigaste av de reparationer man får räkna med under en fyrtioårsperiod.

[130] Art. 1377 handelslagen upptar 13 kategorier, av vilka dock fyra torde få inordnas i konventionens punkt 1. Sjöpanträtten för bärgarlön avser endast sista resan. Ett påfallande begränsat antal sjöpanträtter har däremot Panamà, se Schaps II s. 1324.

owner».[131] Denna sjöpanträtt är av stor betydelse, i synnerhet som den, såsom tidigare nämnts, kan utövas enligt amerikansk rätt emot alla utländska handelsfartyg och kan tänkas göra de amerikanska leverantörerna benägna att medge kreditleveranser.

En annan generell belastningsökning består i preskriptionstider för sjöpanträtterna som är längre än våra. I engelsk och amerikansk rätt ges sålunda ingen definitiv preskriptionsgräns, utan sjöpanträtterna förlorar efter lång tid sin verkan till följd av »laches».[132] I övrigt har preskriptionstiden i de länder utanför Brysselkonventionen från vilken uppgifter varit tillgängliga i allmänhet överensstämt med konventionens.[133]

7. Sammanfattning

En inteckningshavare i svenskt fartyg behöver knappast på allvar räkna med att hans hypotek skall lämnas helt obeaktat vid en exekutiv försäljning i något land, i varje fall så länge fartyget fortfar att vara svenskt. Risken ligger istället i *hur* det beaktas.

En allvarlig risk, som den nya panträttskonventionen vill undanröja,[134] ligger i att det är möjligt att inteckningshavaren aldrig får meddelande om exekutionen. Inteckningshavaren kan visserligen ordna så att befälhavaren på fartyget blir förpliktad att lämna meddelande om exekutiva aktioner mot fartyget, men detta medför ingen garanti för att ett sådant meddelande verkligen kommer honom tillhanda i tid.[135]

[131] Federal Maritime Lien Act, 46 USC § 971.

[132] I England är emellertid sjöpanträtten för kollisionskrav och bärgarlön i princip otillgängliga efter två år, den för lönekrav efter sex år, men dessa tider kan förlängas om borgenären inte haft möjlighet att utöva sjöpanträtten och ej varit försumlig därmed. I USA anses avgörande att käranden ej visat försumlighet med att få fartyget kvarstadsbelagt i U.S.A., se Gilmore & Black s. 627—40.

[133] Sålunda Holland (art. 745, som dock räknar lotsningskrav och navigationsavgifter från det tillfälle då fartyget kunnat åtkommas inom holländska farvatten, Japan (art. 847 pkt 1), Tyskland (HGB § 901, men två år stadgas för kollision och bärgning samt för vissa sjömanskrav, Sovjetunionen (§ 191) samt Argentina (artt. 852 och 854, Carlomagno, Manual de Derecho Maritimo, Buenos Aires 1927 s. 719 f).

[134] Art. 10.

[135] Intet straff stadgas i sjölagen, jfr emellertid RegF § 32 jfrd med § 38.

Särskilt beaktad i den internationella diskussionen är den risk som konkurrerande rättigheter i fartyget medför. Den belastning som dessa rättigheter kan utgöra är beräknelig på ungefär samma sätt som vid en svensk exekution så länge exekutionslandet tillämpar flaggans lag, och den kan på samma sätt uppskattas när lex fori tillämpas, och dess regler liknar våra. Så snart lex causae tillämpas uppkommer emellertid svårigheter — även vid exekution i länder tillhörande Brysselkonventionen, såsom Norge och Danmark. När därtill lex fori — såsom även fallet är i Norge och Danmark — erkänner en retentionsrätt med prioritet före inteckningarna, kan dessas värde försämras betydligt. En ännu allvarligare risk medför erkännande av sjöpant för reparationskostnader, vilket medför att sådana krav kan ackumuleras, och att de kan göras gällande på annat håll än på exekutionsorten. Till allt detta kommer de ganska obegränsade preskriptionstiderna i amerikansk och engelsk rätt och den i vissa länder rådande regeln om att preskriptionstiden hålls svävande till dess fartyget är åtkomligt inom nationella farvatten. Jämförda med dessa presumptiva belastningsökningar torde de många övriga disparata sjöpanträtter som erkänns exempelvis i argentinsk rätt medföra en ganska måttlig riskökning.

Att kartlägga de olika risker som kan uppstå i varje land är under sådana omständigheter ett lika oöverskådligt som onyttigt företag. Sjöpantbelastningen sammanhänger inte bara med var fartyget kan bli utmätt, utan den uppkommer i exekutionslandet genom en kombination av materiella och internationell-privaträttsliga regler som i regel leder till en oändlig mängd möjliga variationer. På vissa håll kan utlandsförsäljningen ge ett bättre resultat för inteckningshavaren än hos oss: detta kan bedömas där flaggans lag tillämpas och försäljningspriset kan väntas bli högre än hos oss,[136] och där lex fori tillämpas och dess regler kan förväntas minska sjöpantbelastningen i fartyget.[137] På andra håll kan belastningen öka betydligt, och det torde inte vara orealistiskt

[136] Om tillämpning av flaggans lag, se ovan s. 183 ff.

[137] Till dessa hör förmodligen England, under förutsättning att fartyget inte är i ett reparationsvarvs besittning eller har lyckats hålla sig länge från landet, med stor ansamling av sjöpanträtter som följd. Även grekisk rätt förefaller att vara lovande ur denna synpunkt.

att räkna med att sjöpanträtterna under olyckliga omständigheter kan stiga till det tre- eller fyrdubbla mot vad man behöver räkna med hos oss. Bland de »farligaste» länderna i sjöpanthänseende får man säkerligen inräkna USA, men även våra grannländer Danmark och Norge tillämpar regler som medför betydande risker för inteckningshavarna.

En omständighet tenderar emellertid att moderera riskerna för att sjöpanträtterna skall nå orimliga belopp vid utländska försäljningar. Även om det kan inträffa att inteckningshavaren aldrig får meddelande om försäljningen, är detta långt vanligare med sjöpanträttshavarna, i synnerhet som det kan förväntas att betydligt fler finns utom exekutionslandet än om försäljningen skett i fartygets hemland. Det är egentligen bara besättningen som alltid har möjlighet att bevaka sin rätt. Visserligen åläggs befälhavaren ofta att upplysa om alla kända sjöpanträtter, men det kan inte krävas att han skall kunna bedöma vilka som kan äga sjöpanträtt enligt alla ifrågakommande utländska rättssystem.

Följden är att inteckningshavaren eller i förekommande fall konkursboet i regel har möjlighet att frigöra fartyget, och utlösa den kvarstadssökande för ett jämförelsevis måttligt belopp. Det tidigare undersökta materialet från svenska fartygsförsäljningar visar exempel på hur detta har kunnat ske.[138] Ur denna synpunkt blir de länder de farligaste, vilka erkänner retentionsrätt eller sjöpanträtt för fordringar som ensamma kan uppgå till betydande belopp, samt dessutom de vilka även på utländska fartyg tillämpar en lång preskriptionstid för sjömäns lönekrav.[139]

Riskerna för inteckningshavarna ökar emellertid när fartyget skiftar flagg och blir utländskt. Till en början medför detta naturligtvis i regel större risker för att en exekution kan komma att företagas utomlands, och vidare reduceras möjligheterna att svensk rätt skall bli tillämpad såsom flaggans lag.

Numera har emellertid inteckningshavarna möjligheter att för-

[138] Hälsingborgsfartyget »Skagerack», som frigjordes i Antwerpen och hemtogs för en kostnad som jämte alla övriga på fartyget belöpande konkurskostnader uppgick till 100 000 kronor, varefter det såldes för 650 000 kronor med sjöpanträtter uppgående till 96 000 kronor.

[139] Det senare bör i synnerhet gälla England, som har sex års preskriptionstid för dessa krav.

hindra en växling till utländsk flagg. Den nya regeln möjliggör kontroll över överföringar till sådant utländskt register som är spärrat för fartyg vilka ej avförts från sitt gamla register. Inteckningshavaren kommer sålunda att kunna hindra skifte till dansk, finsk, holländsk, italiensk, japansk, kanadensisk, norsk, polsk, schweizisk och amerikansk flagg — efter antagande av den nya konventionen även till alla de länder som ratificerat denna. Han kommer tills vidare inte att kunna säkert förhindra att fartyget blir belgiskt, engelskt, franskt, grekiskt eller irländskt, men — med viss reservation för fransk rätt — synes inte flaggskiftet i och för sig medföra några särskilda risker i något av dessa fall.[140] Hur det förhåller sig med övriga länder har inte kunnat kontrolleras; bland dessa osäkra befinner sig de olika bekvämlighetsflaggornas länder.

Mot ett flaggskifte till dessa länder förblir alltså inteckningshavaren tills vidare oskyddad. Visserligen stadgas i vår fartygsinteckningslag att fordringen genast blir utmätningsbar om försäljningen leder till hypotekets utsläckande, men vi har redan haft anledning att konstatera att riskerna för inteckningshavaren i allmänhet inte ligger i att säkerheten skulle utsläckas utan att den kan beaktas på ett sätt som inte tillgodoser hans intresse. Det vore rimligare att fordringen alltid förfölle vid utomlandsförsäljning utan inteckningshavarnas hörande. Borgenären kunde då få lagsökning hos svensk domstol och kunde med därigenom vunnen utsökningstitel ha möjligheter att få fartyget stoppat i dess nya hemland.[141] På detta sätt bör inteckningshavaren kunna hindra i varje fall tillkomsten av nya sjöpanträtter, beträffande vilka risken är större att de bedöms enligt lex causae eller den nya flagglagen.

[140] Belgisk rätt erkänner tidigare bestående rättigheter enligt gamla flagglagen; engelsk (och därmed förmodligen irländsk) rätt tillämpar ändå lex fori, och grekisk rätt — som kan tänkas tillämpa lex fori — har färre sjöpanträtter än svensk. Om fransk rätt, se ovan vid not 94—97. Den frikostiga bedömningen av isynnerhet förutsättningarna för befälhavarpanträtt kan förväntas fortsätta, eftersom Frankrike inte undertecknat den nya panträttskonventionen.

[141] Om inteckningen själv som utmätningstitel — vilket väl måste förutsätta att det framgår att den är förfallen — se Berlingieri s. 662 f, där det framhålles att svenska hypotek inte kan tillerkännas denna ställning i Italien.

På sin höjd blir det alltså de gamla sjöpanträtterna som omvandlas och insätts i det nya systemet, men det kan även hända att dessa förfaller viss tid efter försäljningen, om sjöpanträttshavarna inte bevakar dem.[142]

Slutligen medför försäljningen till utländsk man i vissa fall en särskild risk, nämligen om det nya flagglandet har regler om befrielse från hypotek genom purgations- eller liberationsförfarande, såsom regeln är i vissa latinrättsliga system. Detta förfarande skiljer sig emellertid inte avgörande från en tvångsförsäljning, och inteckningshavaren ges alltid möjligheter att bevaka sin rätt.

F. Bestämning av objektet

1. Fartyg under byggnad s. 200 — 2. Gemensam inteckning s. 216 — 3. Andelsinteckning s. 219.

Det inteckningssystem som för närvarande gäller hos oss utnyttjar inte tillfullo möjligheterna att använda fartyget som kreditsäkerhet. Ett högre utnyttjande kunde uppnås på tre sätt: genom att man tillåter *inteckning i fartyg under byggnad,* eller genom att man inför *gemensamma inteckningar* och eventuellt även *andelsinteckning.*

1. Fartyg under byggnad

Problemet om inteckning av fartyg under byggnad är högaktuellt just nu på grund av de ändringar i förhållande till nuvarande rätt som Brysselkonventionen 1967 medför. Att sådan inteckning hittills inte kunnat erhållas hos oss sammanhänger med en omständighet av närmast teknisk art: ett fartyg kan inte mätas förrän bygget fortskridit så långt att det s. k. mätdäcket lagts,[1] och mätning har ansetts vara det enda säkra sättet att identifiera fartyget. Därför har registrering av fartyget inte tillåtits förrän på detta stadium, och innan registrering skett kan inte heller inteck-

[142] En sådan särskild preskriptionsregel är, som tidigare framhållits, känd i flera latinrättsliga system.

[1] Betydelsen av mätdäcket för skeppsmätningen framgår av 5 § skeppsmätningsförordningen. Sedan mätning skett skall enligt 12 § 2 st. samma förordning utfärdas ett provisoriskt mätbevis, vilket bifogas ansökningen om registrering av fartyget, se registreringsförordningen 5 §.

ning beviljas. Från sjöfartsverket upplyses emellertid att det inte torde finnas något hinder mot att identifiera fartyget på ett tidigare stadium, exempelvis genom stämpling av ingående delar. Både i Danmark, Finland och Norge tillåts även registrering på ett tidigare stadium än hos oss.

Den utsträckning av krediten som kan vinnas genom en sådan ordning i förhållande till den som nu gäller är kanske inte kvantitativt särskilt betydelsefull. På vissa håll har fartygsbyggnation utvecklats till en sammansättningsprocedur, som i sig själv inte tar särskilt lång tid.[2] Vid konventionellt fartygsbygge torde tiden från kölsträckningen till läggningen av mätdäcket vara omkring ett halvt till ett år, men vid användning av moderna metoder är tiden nere i tre till sex månader. Under denna tid är värdet av det framväxande fartyget aldrig konstant utan ökar allteftersom bygget fortskrider. Intill dess fartyget blir mätt och registrerat — och därmed inteckningsbart enligt nuvarande regler — kommer detta växande värde att jämte varvets övriga lösa egendom kunna täckas av den nya företagsinteckningen.[3] En sådan möjlighet blir dock knappast utan vidare förenlig med ett system som tillåter särinteckning i fartygsbygget.

Värdet av fartygsbyggesinteckningen ligger alltså inte i att den skulle tillåta en ökning av det totala kreditunderlaget, utan istället i att den möjliggör en differentiering av lånevägarna, så att en permanent varvskredit kan säkras med fastighets- och företagsinteckningar, medan en speciell fartygsbyggnadskredit kan säkras genom inteckningar i fartyg under byggnad. Det beror på varvets finansiering huruvida en uppdelning av tillgänglig säkerhet i företagsinteckning och fartygsbyggesinteckning skall erbjuda några fördelar.

Det är lämpligt att renodla frågeställningen genom att bortse från den begränsade möjlighet till inteckning i fartyg under byggnad som faktiskt existerar. En meningsfull diskussion bör kontrastera en ordning som tillåter separat fartygsbyggesinteckning med en som låter fartygsbygget omfattas av varvets företagsinteck-

[2] Berlingieri s. 337 nederst till 338. Förf. observerar i not 620 Götaverkens byggnadsmetoder, som praktiseras på Arendalsvarvet och som inte tillåter att man talar om »kölsträckning».

[3] Företagsinteckningslagens 4 §.

ningar; *när* i så fall fartyget skulle göras inteckningsbart kan tills vidare lämnas öppet.

(a) Låt oss först tänka oss ett varv som har en enda bädd och alltså bygger endast ett fartyg åt gången. De fasta varvsanläggningarna, maskiner m. m., är täckta av aktiekapital och lån av en permanent finansiär, vilken till säkerhet tagit fastighetsinteckningar och måhända företagsinteckningar.

Om varvet är väl konsoliderat kan det tänkas bekosta ett fartygsbygge med egna medel. Detta måste emellertid innebära att varvets permanenta resurser tas i anspråk allteftersom bygget fortskrider, varigenom värdet av företagsinteckningarna minskar. För att hålla kreditunderlaget någorlunda konstant skulle den permanente finansiären tvingas att för varje nytt fartygsbygge utta nya inteckningar i bygget. Dessa måste i regel lösas vid fartygets leverans, eller övertas av beställarens egen kreditgivare. I gengäld bör uttagna företagsinteckningar häfta vid varvets köpeskillingsfordran; att så ej tycks bli fallet enligt företagsinteckningslagens aktuella lydelse får väl antas bero på en inadvertens.[4]

I nu rådande läge måste emellertid varvet i regel antingen låna upp medel till bygget eller lita till de förskott som beställaren kan lämna. Om krediten lämnas av varvets permanente finansiär kan det från här behandlade synpunkter vara praktiskt likgiltigt om säkerheten består i nya företagsinteckningar innefattande även fartygsbygget eller i särskilda fartygsbyggesinteckningar. De fördelar en panträttskonstruktion kan erbjuda ifråga om möjligheten att kunna följa egendomen i en förvärvares hand aktualiseras knappast vid fartygsbyggen, som svårligen kan flyttas från varvet. Däremot kan skillnaden i förmånshänseende mellan de båda inteckningsformerna vara av en viss betydelse, såsom närmare skall diskuteras härnedan.[5]

[4] I lagens 4 § uttalas i punkt 6 att inteckningen omfattar fordran å vederlag för överlåtelse eller upplåtelse av egendom, som avses under 1—5. Under punkt 1 nämns bl. a. att inteckningen ej omfattar fartyg som kan intecknas, och förarbetena uttalar att inteckningen skall omfatta fordringar som trätt istället för egendom som omfattas av företagsinteckningen. Det färdiga fartyget har länge varit separat inteckningsbart och har aldrig i sin helhet omfattats av företagsinteckningen.

[5] Se nedan, s. 214 f.

Lämnas krediten av någon annan än den permanente finansiären blir fartygsbyggesinteckningens fördelar uppenbara. Krediten ställs lämpligen till varvets förfogande i form av ett kreditiv. Allteftersom detta tas i anspråk för fartygsbyggnaden på bädden, kommer de uttagna fartygsbyggesinteckningarna att utsträcka sig till det framväxande fartyget, varigenom finansiären får en täckning direkt svarande mot den faktiskt utnyttjade krediten, samtidigt som den permanente varvsfinansiärens säkerhet blir inskränkt till den egendom som han faktiskt bekostat.

Den säkerhet som fartygsfinansiären härvid erhåller under byggnadstiden kan visserligen te sig som otillfredsställande i den meningen att byggets marknadsvärde under större delen av perioden blir betydligt lägre än som svarar mot de gjorda investeringarna; värdet anges av folk i branschen vara lågt så länge fartyget står kvar på bädden, för att därefter snabbt växa mot värdet av ett

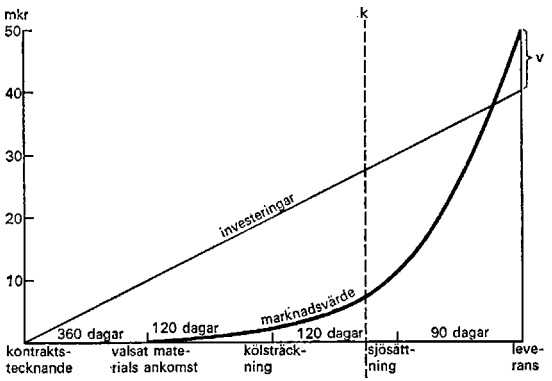


Fig. 1

Eftersom bygget skall finansieras från annat håll antas här att betalning enligt huvudregeln i köplagen skall erläggas vid leveransen. För enkelhets skull antas att marknadsvärdet vid leveransen är lika med köpesumman, samt att denna, såsom i normala tider, inkluderar en kalkylerad vinst (v). Medan marknadsvärdet på fartyget under större delen av byggnadstiden är lågt, för att särskilt efter sjösättningen snabbt tillväxa, kan de gjorda investeringarna antas fördela sig någorlunda jämnt över de vid figurens bas angivna arbetsavsnitten. Vid momentet k antas varvet gå i konkurs. Det är tydligt att i detta läge stora värden kan räddas för kreditgivaren genom en relativt måttlig ökning av investeringarna. Om ingreppet sker före konkursen, när varvets ekonomi börjar vackla, kan kreditgivaren ofta få sina utlägg täckta i konkursen, exempelvis där utläggen avser löner vilkas förmånsrätt kreditgivaren i sin tur kan bevaka.

färdigt fartyg. Det ofärdiga fartyget på bädden kan dock ha ett högre värde för konkursboet, vilket är det enda subjekt som kan fullfölja kontraktet och intjäna den överenskomna köpesumman,[6] och byggesfinansiären bör ofta ha möjligheter att mot visst understöd av byggnationen förmå konkursboet att färdigställa fartyget. Det låga marknadsvärdet torde sålunda inte ge en helt rättvisande bild av säkerhetens värde under byggnadstiden (fig. 1).

Kredit kan tänkas bli lämnad av en finansiär som handlar å beställarens vägnar, för att möjliggöra bygget. I svensk rätt kan emellertid ingen annan än varvet vara ägare till fartyget, så länge detta inte levererats,[7] och någon ändring härav nödvändiggörs inte omedelbart av den nya byggnadskonventionen, som i art. 5 endast föreskriver att äganderätten — vem den nu må tillkomma — skall kunna inskrivas. Konsekvensen härav i sakrättsligt hänseende blir att krediten även i detta fall får anses lämnad till varvet, vilket kan erbjuda fartygsbyggesinteckningar som säkerhet.

Om bygget helt eller delvis finansieras genom förskott från köparen erbjuder sig redan nu en finansieringsmöjlighet enligt bestämmelsen i sjölagens 3 §. Har beställaren skriftligen givit eller utfäst sig att ge förskott till varvet, kan han genom att registrera kontraktet härom hos rådhusrätten tillförsäkra sig förmånsrätt i det tillverkade, enligt handelsbalken 17: 5, andra stycket.[8] Denna möjlighet får antas bli borttagen i och med införandet av fartygsbyggesinteckning. Det blir sålunda nödvändigt för beställaren att skaffa sig annan säkerhet för lämnad förskottsbetalning.

Vid valet av lämplig säkerhetsform måste man ha klart för sig att fartygsbygget enbart måste vara en otillfredsställande säkerhet om förskottsposterna skall räcka till att finansiera bygget. Detta beror inte så mycket på den ofärdiga fartygsbyggnadens låga

[6] Om konkursboets möjlighet att överta bygget, jfr köplagen 40 §. Den som förvärvar det ofärdiga bygget från konkursboet kan sålunda inte påfordra att få färdigställa det och leverera det till beställaren enligt kontraktet. Det enda värde som kan realiseras blir sålunda det ofärdiga byggets eventuella saluvärde, vilket under en stor del av byggnadstiden inte torde ligga mycket över skrotvärdet.

[7] I förvaltningsrättsligt hänseende har det förekommit att beställaren behandlats som ägare, se R 1955 s. 61.

[8] Se härom nedan, s. 250. För registreringen utgår endast en mindre, fast, expeditionsavgift.

marknadsvärde — vid varvets konkurs bör det vara ett intresse för konkursboet att färdigställa fartyget för att därigenom intjäna även den betalningspost som skall utgå vid leveransen (se fig. 2). Men även om bygget när som helst kunde realiseras till värdet av de gjorda investeringarna, måste förskottsgivarens ställning bli ogynnsam. Har förskottet lämnats genast vid fartygsbyggets igångsättning eller dessförinnan blir objektet under alla förhållanden otillräckligt, i varje fall intill dess att förskottet har kommit bygget helt tillgodo. Skall beställaren vid denna tid erlägga en ny förskottspost, blir säkerheten åter otillfredsställande intill dess att investeringarna i bygget klättrat ikapp de lämnade förskotten:

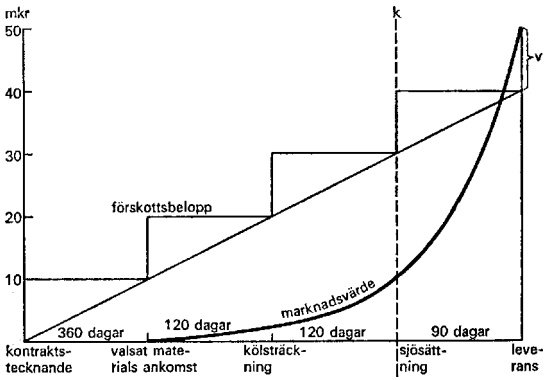


Fig. 2
Om varvet går i konkurs vid det moment som i skissen betecknats med k, men innan förskottsbetalningen erlagts, torde det klart ligga i konkursboets intresse att såsom egen förpliktelse åta sig färdigställandet av fartyget, så att den beräknade vinsten (här för enkelhets skull betecknad som lika med sista avbetalningen) kan intjänas. Har förskottsposten vid k redan erlagts, eller inträffar konkursen vid ett tidigare stadium av bygget, är beställarens situation mindre gynnsam, och det kan vara möjligt att han måste erbjuda sig en motprestation för att förmå konkursboet att åta sig färdigställandet. Inte desto mindre blir hans ställning gynnsammare än som direkt framgår av marknadsvärdets ringa höjd.

Det förhållandet att beställaren vid erläggandet av förskottsbetalning får inteckningar till förskottets höjd kan inte bota inteckningsobjektets otillräcklighet. De lämnade inteckningarna saknar full täckning, i varje fall intill dess förskottet investerats i

fartygsbygget. Lika mycket som den hittills gällande förmånsrätten för lämnade förskott behöver tydligen fartygsbyggesinteckningen kompletteras med annan säkerhet. Härtill kommer att en mot inteckningsbeloppet proportionell stämpelavgift måste erläggas, vilket måste te sig särskilt olägligt där fartyget efter den jämförelsevis korta byggnadstiden skall övertas av en utländsk beställare och därvid växla register, varefter de uttagna inteckningarna måhända ej längre kan utnyttjas. Däremot torde själva inteckningsbelastningen i och för sig inte, såsom det hävdas, behöva medföra några ofrånkomliga faror för varvet, även om inteckningarna är löpande och kommer i tredje mans hand innan fartyget levererats.[9]

(b) Hittills har utgåtts från att varvet har begränsad kapacitet och kan bygga endast ett fartyg åt gången. Har varvet flera bäddar ändrar sig bilden. Istället för en särskild kredit lämnad för det enskilda bygget träder då gärna en långfristig kredit avseende pågående fartygsbyggen i allmänhet. Om varvs- och fartygskrediten lämnas av samme kreditgivare synes i denna situation företagsinteckningen erbjuda den mest adekvata täckningen, i varje fall om den får täcka även fartyg som är under byggnad på varvet. Även om varvs- och fartygsfinansiering ombesörjes av olika kreditgivare bör under sistnämnda förutsättning en relativt högt belägen företagsinteckning väl svara mot det objekt av ständigt nybyggda fartyg och köpeskillingsfordringar för sådana, som den långsiktiga fartygsbyggnadskrediten avser. Nackdelen med särinteckning i varje särskilt fartyg ligger inte minst i att finansiären om han vill utnyttja alla varvets resurser som säkerhet måste följa varvsverksamheten och tillse att nya inteckningar uttas i varje påbörjat nybygge.

Fartygsbyggesinteckningen kan dock tänkas medföra fördelar även vid stordrift, närmast i sådana fall där en beställare ordnar finansiering av ett visst fartygsbygge. I synnerhet om finansiären eller beställaren är utlänning kan det vara en fördel att kunna erbjuda den påtagliga och internationellt ganska välkända säkerhet som fartygsbyggesinteckning kan utgöra, jämfört med den hit-

[9] Om de farhågor som uttalats beträffande en dylik användning av löpande reverser, se nedan s. 213 f.

tills rätt oprövade[10] och specifikt svenska företagsinteckningen. Frågan uppstår då om de två säkerhetsformerna på något sätt kan förenas, så att företagsinteckningen skall kunna omfatta fartyg under byggnad i den mån de ej särintecknats.

I förarbetena till företagsinteckningslagen har man utan vidare utgått från att möjligheten av ett sådant dubbelt system måste uteslutas.[11] Även härovan har inledningsvis angivits att en företagsinteckning omfattande fartygsbygget knappast utan vidare är förenlig med en samtidig möjlighet att särinteckna bygget. Förutsättningarna härför är emellertid att inteckningen i fartygsbygget i enlighet med vanliga inteckningsregler beviljas ensidigt av byggets ägare. Om däremot företagsinteckningshavarnas samtycke görs till förutsättning för att fartygsbygget skall kunna registreras, och därmed bli inteckningsbart, synes en möjlighet kunna skapas att organisera en fartygsbyggesinteckning som inte behöver bli någon belastning för varvets långfristiga företagsfinansiering. En sådan inteckning svarar visserligen inte mot något omedelbart nytt kapitaltillskott till varvet, men den möjliggör för den permanente finansiären att kontrollera fartygsbyggesinteckningarna och att beräkna sina egna riskmarginaler därefter.

Om en sådan ordning genomfördes, bleve det nödvändigt att fastställa den tidpunkt vid vilken fartyget upphörde att vara företagsegendom och alltså kunde fritt registreras och intecknas. Med hänsyn till behovet av kontinuitet i kreditunderlaget kunde man tänka sig att välja leveransögonblicket, vid vilket fartyget enligt våra grundläggande regler skall betalas och vid vilket eljest företagsinteckningen skulle utsträckas till en köpeskillingsfordran. Det torde dock inte kunna anses tillfredsställande att fartyget ända fram till leveransdatum skulle vara oregistrerat. Det bör med hänsyn härtill vara lämpligare att välja sjösättningen — efter vilken fartyget i flera avseenden kommer att fungera som fartyg och bland annat kan ådra sig sjöpanträtter — samt att upprätthålla behovet av kontinuitet i företagsinteckningen på annat sätt.[11a]

[10] I praktiken förefaller företagsinteckningen att fungera tillfredsställande, och den har redan blivit flitigt utnyttjad, se Svenska Dagbladet 26/9-67, s. 17.

[11] Se SOU 1964: 10 s. 109 f, KProp 1966 nr 23 s. 98.

[11a] Jämför nedan s. 256.

Det kan tänkas att man finner skäl att för registreringen av fartygsbyggen inrätta ett särskilt register, så att fartyg och fartygsbyggen blir inskrivna i varsitt register. Skälet skulle väl närmast vara intresset att undvika inskrivning av utländska beställares byggen i det svenska fartygsregistret, något som synes leda till att fartygsregistreringen i sådana fall bör kunna uppskjutas ända till leveransen. Oavsett hur man nu väljer att fixera tidpunkten för överförande från det ena registret till det andra — kanske med en viss dispositionsfrihet för parterna — kan detta knappast bli avgörande för vad som skall gälla ifråga om möjligheten att låta bygget såsom helt oregistrerat ingå i varvets företagsinteckningsbara egendom.

Nu kunde möjligen ifrågasättas om en inskränkning i inteckningsbarheten sådan som den här föreslagna är förenlig med den nya byggnadskonventionen, vilken i sin artikel 1 st. 1 föreskriver att registreringsmöjlighet skall finnas samt i fortsättningen att undantag härifrån må göras för icke havsgående fartyg och fartyg till inhemska beställare. Det kunde hävdas att några ytterligare undantag ej finge göras. Detta vore dock att gå för långt. Konventionens inskränkningar avser endast vissa kategorier av fartyg och får anses medföra att några ytterligare kategorier icke kan uteslutas. Däremot handlar konventionen icke om proceduren vid beviljande av inteckning eller de förutsättningar som kan uppställas härför. Det vore även förvånande om konventionen skulle reglera dylika frågor. En konvention kan aldrig garantera fartygsinteckning åt envar, eftersom detta ändå ligger i varvets händer, och ingenting borde då hindra att även varvets finansiär finge vara med om beslutet. Vad konventionen däremot kan och bör garantera är att den svenska fartygsbyggesinteckning som beviljas — av den ene eller den andre — till sina verkningar är konventionsenlig, samt att lagen inte lägger hinder i vägen för parterna att få inteckning.

Den närmare utformningen av en inteckningsordning för fartyg under byggnad är för närvarande föremål för omfattande diskussioner och skall inte närmare beröras här. Tydligt är att det vore önskvärt att fartygsbyggesinteckningen så långt som möjligt anknyter till reglerna om fartygsinteckning, så att den vid fartygets leverans eller byggets registrering såsom fartyg kan överföras till fartygsinteckningsregistret. Några spörsmål skall emellertid beaktas.

(c) Som tidigare nämnts kan inteckning av fartyg för närvarande ske på grundval av ett provisoriskt mätbevis redan när mätdäcket lagts. Detta innebär att vi redan har en viss möjlighet till inteckning i fartyg under byggnad, vid sidan av företagsinteckningen. Vad som nu diskuteras är att denna möjlighet skulle bestå på ett tidigare stadium än nu: antingen så snart fartyget kan identifieras eller redan då kontraktet tecknats.

Skillnaden mellan de båda ståndpunkterna torde sakligt sett inte vara betydelsefull. I den mån inteckningen skulle omfatta det värde som kunde ligga i kontraktet blir den knappast av betydelse. Är det ett för varvet gynnsamt kontrakt, exempelvis i tider av sjunkande fartygspriser, kan det inte utnyttjas genom överlåtelse till något annat varv, ty beställaren är ej tvungen att finna sig i gäldenärsbyte, när det gäller en prestation av det slag som ett fartygsbygge utgör.[12] Är det ett för beställaren gynnsamt kontrakt finns det ingen anledning att det skall omfattas av den fartygsbyggesinteckning som varvet uttar i sin egendom. En inteckningsmöjlighet som omfattar byggnadskontraktet synes på sin höjd kunna få till följd att utesluta beställarens möjlighet att få kredit genom pantsättning av ett gynnsamt fartygsbyggnadskontrakt. Sådan pantsättning kan för närvarande ske genom denuntiation hos varvet.

Innan fartygsbygget faktiskt igångsatts skulle därför inteckningen närmast omfatta det värde som kan ligga i det ofta mycket långvariga och dyrbara projekteringsarbetet. Detta arbete avsätter emellertid inga påtagliga värden förrän byggnationen kommer igång. Upphovsrättsliga värden kan visserligen dölja sig här och var i ritningar eller konstruktionsdetaljer, men dessa värden tillkommer upphovsmännen som sådana, även om dessa stundom överlåtit sin rätt till arbetsgivaren, och de är sällan av den praktiska betydelse att de kan ha något intresse för en kreditgivare till fartyget. Går varvet i konkurs är det ingenting som hindrar att de som varit med om projektet i samlad tropp övergår till ett annat företag, vilket utan ersättning till konkursvarvets borgenärer kan utnyttja det utförda projekteringsarbetet för ett eget nybygge.

Några värden att inteckna uppstår alltså knappast förrän ti-

[12] Rodhe § 15, s. 158.

digast när fartyget börjar byggas eller när varvet blir ägare till material destinerat till bygget. I och för sig synes dock intet hindra att inteckning av panträtt i denna framtida varvsegendom sker redan på kontraktsstadiet, så att materialet kan ingå i säkerheten allteftersom det tas i bruk. De betänkligheter mot panträtt i »res futurae» som stundom anförts i svensk rätt har endast haft avseende på handpantsättning och grundat sig på den omständigheten att en pantsättning av något icke existerande här vore oförenlig med traditionskravet,[13] något som tydligen saknar betydelse ifråga om inteckning.

Inte ens under byggnadstiden uppstår, enligt en allmän uppfattning bland varvsfolk, några värden som svarar mot vad som nedlagts på fartyget — i varje fall inte innan detta redan enligt gällande rätt kan intecknas. På detta tidiga stadium torde inte ens den tidigare diskuterade möjligheten att konkursboet kan förmås fullfölja bygget äga någon betydelse. Hur man än bestämmer inteckningsbarhetens begynnelsepunkt måste därför den utsträckta fartygsbyggesinteckningen bli en ganska dålig säkerhet för en kredit som skall någorlunda räcka till för att finansiera bygget. Fartygsbyggesinteckningens egentliga värde ligger enligt en utbredd uppfattning i stället i att inteckningsförhållandena i fartyget skulle kunna ordnas på ett tidigt stadium — helst redan vid kontraktsteckningen. Om fartyget skall finansieras av en självständig kreditgivare kunde denne genast få inteckningar, vilka vid leveransen är fullvärdiga fartygsinteckningar, gällande i vad som då blir beställarens fartyg. Om beställaren själv är finansiär övertar han vid leveransen inteckningarna såsom ägarehypotek, eller i varje fall med möjlighet att i sin tur utnyttja dem för att skaffa kredit på annat håll. Hur säkerheten fungerar under den relativt korta byggnadsperioden tycks man ofta betrakta som ett mer underordnat spörsmål.

Om värdet av det ofullbordade fartyget är så lågt som det uppgivits torde det vara ofrånkomligt att säkerheten gentemot varvet

[13] Undén I s. 188 vid not 19. I noten hänvisas till Torp Dansk Tingsret, 2 uppl. Kbhvn 1905, § 45 3 a, där denne uttryckligen talar om handpantsättning. Det kan observeras att Undén själv längre ned på anförd sida talar om pantsättning av icke existerande sak genom denuntiation enligt 1936 års lag om pantsättning av egendom som finns hos tredje man.

måste bli otillfredsställande. Det ligger i sakens natur att långivning av detta slag måste vara ganska riskabel. En möjlig förstärkning av säkerheten kunde ligga i att finansiären erbjödes jämförelsevis högt liggande företagsinteckningar, men dessa lämpar sig inte särskilt väl för den mer kortfristiga krediten, och de kan dessutom förväntas vara mindre attraktiva för utländska finansiärer. Av största värde är däremot uppenbarligen de av staten beviljade exportkreditgarantierna, men de får betraktas ur nationalekonomisk synvinkel och kan knappast ses som någon permanent anordning för varvsnäringens stöd.

(d) Om inte varvets intresse i fartyget har något större realiserbart värde, kan emellertid beställarens intresse äga ett sådant. Om nämligen beställaren har ett gynnsamt kontrakt, kan detta ha värde även för andra fartygsspekulanter, ty en överlåtelse av beställarrätten är fullt verksam mot varvet, så länge de föreskrivna betalningarna erlägges.[14] Visserligen kan den ursprunglige beställarens obestånd ge varvet orsak att kräva säkerhet för kontraktets framtida fullgörande,[15] men i den mån sådan ställes kan varvet ej undandra sig fullgörandet. Om detta värde sedermera kan kompletteras genom nedlagt projekterings- och byggnadsarbete kan det te sig som en meningsfull säkerhet gentemot beställarens eventuella obestånd. Under byggnadstiden skulle säkerheten fungera så att finansiären vid beställarens obestånd finge realisera rätten att få fartyget byggt på kontraktets villkor jämte äganderätten till det halvfärdiga fartyget.

Hur skulle då ett sådant system gå ihop med nuvarande äganderättsordning för fartyg under byggnad? Fartyget på bädden är varvets egendom och förblir varvets egendom så länge det finns kvar i dess besittning. Det enda som skulle kunna realiseras vore alltså kontraktet med den däri stadgade rätten att få fartyget byggt på vissa villkor. En rätt att realisera kontraktet vinner emellertid inte finansiären genom inteckning av fartyget, utan genom avtal

[14] Se härom Almén § 14 vid not 3, Rodhe s. 136, och särskilt Ussing, Obligationsretten, Almindelig del 4 uppl. Kbhvn 1961, § 22: II.

[15] Att tillverkaren enligt analogi med reglerna om stoppningsrätt kan tänkas ha rätt att kräva säkerhet vid beställarens obestånd framhålles bl. a. av Almén § 39 not 170, jfr även § 39 not 135 med hänv.

om pantsättning samt denuntiation härom hos varvet. Fartygsbyggesinteckningen i sig har inget värde som skydd mot beställarens konkurs.

I viss mån annorlunda skulle det förhålla sig om fartygsbygget hade kunnat registreras på beställaren, såsom fallet är i Norge. Om finansiären får inteckning i bygget skulle detta kunna realiseras i händelse av beställarens konkurs. Härigenom skulle emellertid endast de värden frigöras som kan ligga i fartygsbygget självt, och en köpare skulle bli ägare endast till detta i dess oavslutade skick; rätten att få fartyget färdigbyggt på de gynnsamma villkor som tillkom beställaren kan endast konkursboet överlåta, varvid den erhållna köpeskillingen går kreditgivaren förbi. Det är tydligen lämpligt att finansiären även i denna situation kompletterar sin säkerhet genom att kräva fartygsbyggeskontraktet som pant. Pantsättningen bör ske genom skriftligt kontrakt vilket företes för varvet eller genom meddelande till varvet direkt från beställaren.[16] Något direkt behov av en möjlighet att inteckna även själva kontraktets pantsättning föreligger knappast hos oss.

Mest lämplig blir tydligen fartygsbyggesinteckningen när den kompletteras med pantsättning av byggnadskontraktet, så att en förvärvare kan erhålla både bygget och rätten att kräva dettas färdigställande, och detta bör enligt det ovan sagda samordnas med att fartygsbygget registreras på beställaren. Härigenom vinner man även att inteckningsförhållandena från början blir ordnade och allt framgent blir desamma; dock kan frågan om fartygets nationalitet under byggnadstiden uppresa ett särskilt problem.[17] Om ett sådant arrangemang skall kunna förenas med möjligheten av företagsinteckning täckande varvets byggen i allmänhet bör

[16] Eftersom pantsättningen till denna del skulle avse icke fartyget utan endast rätten att få det färdigbyggt kunde man hävda att bestämmelserna i 1936 års lag om pantsättning av egendom som finns hos tredje man inte behövde iakttas. Säkert är detta dock icke. Om pantsättningen avser ett föremål som exempelvis inlämnats för reparation, så kan panthavaren icke genom ett enkelt meddelande till reparatören nå sakrättsskydd vare sig till föremålet eller till värdet av det utförda arbetet; pantsättarens konkursbo har med andra ord rätt till det reparerade föremålet utan någon redovisningsskyldighet gentemot panthavaren.

[17] Den nya byggnadskonventionen stadgar (i art. 2 mom. 3) härom endast att frågan skall avgöras enligt byggnadslandets lag.

företagsinteckningshavarnas tillstånd krävas. Det enklaste arrangemanget för genomförande av en sådan ordning vore att tillståndet skulle avse endast fartygsbyggets registreringsbarhet; sedan registrering väl medgivits vore bygget utom företagsinteckningshavarnas vidare kontroll, och parterna borde efter gottfinnande kunna välja registrering på beställaren eller inteckning med bestående äganderättsförhållanden.

(e) Hittills har inte diskuterats vid vilken tidpunkt panträtten kan utsträckas till visst material som skall införlivas i fartyget. Detta är en lämplighetsfråga, och om det är riktigt att värdet av fartyget på bädden är mycket begränsat bör det avgörande riktmärket vara säkerhet i bedömningen snarare än att säkerheten skall tänjas så mycket som möjligt i fartygsborgenärernas favör. Ett krav måste vara att egendomen skall kunna säkert identifieras såsom destinerad till ett visst bygge, och att den inte skall kunna omdestineras till fartygsbyggesborgenärernas nackdel. Om detta krav är uppfyllt torde något infogande i fartyget knappast vara behövligt, och ingenting bör exempelvis hindra att framdrivningsmaskineriet inkluderas under inteckningen innan det satts på plats i fartyget.[18]

(f) På varvshåll har man uttryckt farhågor för att fartygsbyggesinteckningarna skall grundas på löpande reverser. Om ett varv lämnar en inteckning i fartyg under byggnad som säkerhet för ett av beställaren givet förskott, kunde det tänkas att beställaren rebelånar inteckningen för att erhålla egen kredit. I nuvarande läge kan detta förhindras genom att inteckningsreversen förses med rektaklausul;[19] i framtiden blir detta kanske ej möjligt.[20] Man menar nu att det kan finnas risker förenade med att inteckningen alltid blir löpande och kan rebelånas. Inteckningens utgivande till kreditgivaren är i första hand avsedd att från och med leveransen medföra en verklig fartygsinteckning i beställarens fartyg. Det kunde emellertid inträffa att fordringen bleve förfallen redan före leveransen, t. ex. på grund av beställarens-gäldenärens obe-

[18] Jfr Berlingieri s. 118.

[19] Skuldebrevslagen 11 § 3 st.

[20] Jfr beträffande fastighetsinteckningar SOU 1960: 25 s. 159.

stånd. Under sådana omständigheter kunde kreditgivaren efter uppsägning jämväl av inteckningsreversen göra denna gällande direkt mot varvet, varefter detta skulle nödgas dels återbetala förskottet till kreditgivaren och dels — om erforderlig säkerhet ställs av beställarens konkursbo — ändå färdigställa och leverera fartyget på i övrigt överenskomna villkor.

Reellt sett torde knappast någon förlustrisk av detta slag bestå. I den i köpeavtalet ingående förskottsöverenskommelsen har mellan beställaren och varvet förutsatts att inteckningsreversen endast skall tjäna som säkerhet för fartygets färdigställande, och beställaren svarar för att denna överenskommelse upprätthålles å hans sida. Skada som förorsakas av att inteckningsreversen genom överlåtelse fått verkan av ren penningrevers måste beställaren ersätta, och varvet kan innehålla sin egen prestation i avvaktan på att denna ersättning erlägges. Om bara inte varvet utgivit inteckningar till högre belopp än erhållna förskott, innebär betalningen till kreditgivaren inget annat än en lösning av inteckningarna, varpå fartyget fritt kan överlåtas till annan köpare. Om någon förlust uppkommer, består den i att förskottet inte kan utnyttjas till täckning av annan skada, eller till gäldande av vite som varvet kan ha betingat sig — en påtaglig förlustrisk i dagens läge.

För att undanröja även denna risk torde varvet böra tillse att inteckningsreversen, istället för den vanliga klausulen om sex månaders uppsägning, får en sådan utformning att den ej förfaller till betalning så länge byggnadskontraktet vederbörligen fullgöres. Den nuvarande fartygsinteckningslagen synes inte innehålla något som skulle hindra en sådan bestämning av förfallotiden. Problemet kan emellertid i den framtida lagstiftningen tänkas bli löst så att inteckningsreversen utformas som ett pantbrev, vilket efter mönster av den nyutkomna lagrådsremissen till ny jordabalk inte i sig självt skulle vara bärare av någon rätt vare sig mot fartyget eller dess ägare. Inteckningen finge därmed värde för kreditgivaren först sedan fartyget kommit i beställarens ägo.[21]

(g) Bestämmandet av förmånsrätten för fartygsbyggesinteckningen förefaller att kunna bereda svårigheter. För närvarande

[21] Se härom lagrådsremissen 11 feb. 1966, spec. s. 257 ff. Om pantbrevskonstruktionens tidigare öden, se ibid. s. 250 ff.

är fartygsbyggesinteckningen ett förstadium till fartygsinteckningen, vilket medför att den har förmånsrätt före bland annat retentionsrätt och arbetares lönekrav. Om fartygsinteckning uttas av ett varv i ett ännu ej färdigt fartyg, så måste alltså varvsarbetarnas lönekrav stå tillbaka för inteckningshavarnas rätt. Detta är i strid med de sociala principer som dikterat bland annat placeringen av fastighets- och förlagsinteckning efter lönekraven i handelsbalken 17: 4, och det är därjämte i strid med sjölagens egen reglering av de lönekrav som brukar vara aktuella till sjöss, nämligen sjömännens.[22] Det sjörättsliga säkerhetssystemet ligger som tidigare framhållits lagrat ovanpå det allmänna civilrättsliga, och meningen har varit att de två ej skall behöva sammanträffa. Här har ett sammanträffande uppkommit, närmast av misstag, och en ratification av byggnadskonventionen manar till eftertanke om hur lönekravskonflikterna egentligen bör slutgiltigt lösas. Den princip som ligger bakom lönekravens prioritet kan synas diktera att även varvsarbetarnas krav bör ha företräde före fartygsinteckningar, så länge fartyget är under byggnad.

Det bör emellertid framhållas att varvsarbetarna redan nu otvivelaktigt tillgodoses först efter inteckningshavarna, i den mån ett fartygsbygge har intecknats efter provisorisk mätning på byggnadsstadiet. Avsteget från gällande rätt blir kvantitativt inte särskilt betydande. Det är tänkbart att den utsträckta fartygsbyggesinteckningen kan anses frambäras av så starka skäl, att en konservering och ytterligare utveckling av nuvarande ordning betraktas som motiverad.

Även retentionsrätten är en »landrätt» som avsetts äga bästa förmånsrätt, men som vid konflikt med de sjörättsliga reglerna blir illa tillgodosedd. Här synes emellertid en justering liknande den som kan ifrågasättas för varvsarbetarnas lönekrav knappast nödvändig. Att en verklig retentionsrätt uppkommer under byggnadsstadiet är till en början ganska ovanligt. Varvets rätt att hålla fartyget inne i avvaktan på kontraktsenlig betalning är ej en re-

[22] Byggnadsborgenärsutredningen har i sitt betänkande SOU 1946: 62 (se spec. s. 17) i nära anslutning till den sjörättsliga regeln utgått från att arbetarnas förmånsrätt borde gälla just i det byggda och ej i fastighetsägarens övriga egendom. Är detta dagens värderingar talar det tydligen för att varvsarbetarna borde äga förmånsrätt i det fartyg de arbetat på.

tentionsrätt i vanlig mening och kräver inte stöd i förmånsrättsordningen. En dylik rätt att innehålla egen prestation är istället av det slag som i doktrinen kallats detentionsrätt, eller en ägares rätt att innehålla gods till vilket äganderätten ännu ej övergått.[23]

Undantagsvis kan en verklig retentionsrätt uppstå även under byggnadstiden. Så kan vara fallet där köparen erlagt sin betalning enligt köpeavtalet men varvet innehåller fartyget till säkerhet för förvaringskostnader eller reparationer, som kan ha nödvändiggjorts sedan faran övergått till köparen. Sedan fartyget sjösatts kan vidare retentionsrätter av olika slag tänkas uppkomma, exempelvis om skada uppkommer under bogsering till varvets utrustningsavdelning på annan ort, och denna nödvändiggör en reparation på ett annat varv.

Även där retentionsrätt kan uppstå i konkurrens med inteckning i fartyg under byggnad finns knappast anledning att frångå den förmånsrättsordning som valts i handelsbalken kap. 17. Det praktiska utrymmet för denna retentionsrätt är inte så stort att det finns behov av några särregler. För varvsrörelsen i stort är det ett intresse att enhetliga regler om retentionsrättens ställning blir gällande över hela linjen.

2. Gemensam inteckning

I åtskilliga länder kan inte bara enstaka fartyg, utan även två eller flera fartyg gemensamt belastas med en och samma inteckning; Abraham nämner Sverige och Finland som två undantagsländer, där en eljest allmän möjlighet till gemensam inteckning borttagits genom positivrättsligt stadgande.[24] Emellertid förefaller det som om vissa länder, vilka använder formen gemensam inteckning, icke har genomfört den ansvarsordning som ger denna inteckningsform dess särskilda värde, nämligen möjligheten att fritt utnyttja överskott vid försäljning av ett fartyg till täckning av brist vid försäljning av ett annat.[25] Om den gemensamma inteckningen medger en sådan överföring, kan den utnyttjas till att nå en riskutjämning och därigenom ett bättre utnyttjande av den intecknade egendomen som kreditobjekt, något som bör vara

[23] Jfr närmare nedan, s. 229 f.

[24] Abraham s. 286. Emellertid synes uttryckliga bestämmelser härom saknas på vissa andra håll, exempelvis i italiensk rätt.

[25] Abraham s. 288, beträffande Frankrike, Spanien och Belgien.

betydligt viktigare ifråga om så riskabla kreditobjekt som fartyg än ifråga om fastigheter, med dessas relativt fasta och beräkneliga realisationsvärde.[26] Om fartygen A och B är gemensamt intecknade för 100 000 kronor vardera, och om exekutiv auktion av A endast inbringar 50 000 kronor, kan ett eventuellt överskott i B utnyttjas för att fylla denna brist. Hade fartygen varit var för sig intecknade, hade 100 000 kronor i båda fallen utgjort det högsta belopp som kan tillkomma inteckningshavaren. Hade båda fartygen varit intecknade till 200 000 kronor vardera, hade deras fulla kreditvärde inte varit tillgängligt för andra inteckningar. Vid långivning enbart från en och samme kreditgivare kan metoden med överinteckning av samtliga fartyg användas istället för gemensamma inteckningar.

Värdet av de gemensamma inteckningarna blir särskilt påtagligt när de avser ett stort antal fartyg (»fleet mortgage»). Ett rederi bör, när gemensam inteckning tillåtes, kunna inteckna olika fartyg i sin flotta gemensamt, även om fartygen är direkt ägda av dotterbolag till rederiet; det är över huvud taget ingen förutsättning för inteckning, att gäldenären är ägare till den inteckningsbelastade egendomen.

Förutsättning för erkännandet av en gemensam inteckning måste dock vara att alla de fartyg som skall belastas är inteckningsbara enligt registerlandets rätt, d. v. s. ifråga om svensk rätt att alla är svenska registrerade fartyg. Verkan av en överlåtelse av ett av de intecknade fartygen till utländsk man synes då böra bli att fordringen genast förfaller till betalning, något som i sin tur medför att den kan göras gällande mot de kvarvarande medintecknade fartygen.

Ifråga om de intecknade objektens inbördes ansvar gäller i fastighetsrätten, att intecknade fastigheter svarar primärt delat, subsidiärt solidariskt, d. v. s. att ansvaret i första hand är fördelat

[26] Jordabalksförslaget ville avskaffa gemensamma inteckningar inom fastighetsrätten. Detta sammanhängde emellertid inte med att behov inte skulle föreligga, utan att detta inom fastighetsväsendet ansågs kunna tillgodoses på annat sätt, framför allt genom ändrad fastighetsbestämning, se SOU 1960: 25 s. 172 ff, men sedermera SOU 1963: 55 s. 296 ff, där tanken på institutets avskaffande frångåtts. Att betrakta två eller flera fartyg som ett låter sig i varje fall inte göras, och målet kan därför endast nås genom den gemensamma inteckningen.

efter en viss fastställd delningsgrund, och att det i andra hand, sedan brist uppstått i en fastighet, skall bäras av de återstående efter nyss nämnd grund.

Ifråga om fartyg har en sådan regel ansetts alltför komplicerad. Istället kunde man rekommendera att i svensk rätt införa en regel om enkelt solidariskt ansvar, d. v. s. att inteckningshavaren skall ha möjlighet att utta betalning ur vilket fartyg han vill. För en sådan enklare regel talar flera omständigheter. Som vi tidigare sett opererar fartyg under för inteckningshavaren oförutsebara förhållanden, och överförande av brist från ett fartyg till ett annat kan förväntas bli långt vanligare inom sjörätten än inom fastighetsrätten. Vidare är det av vikt för inteckningshavaren att passa på när han får tillfälle att kvarstadsbelägga och låta utmäta ett fartyg, och han kan inte såsom i fastighetsrätten räkna med att komma åt hela egendomskomplexet i ett sammanhang,[27] för att i lugn och ro konstatera huruvida det primära och delade ansvaret förslår. Behovet av att ta hänsyn till olika ägares intresse är i sjöfarten inte heller detsamma om inom fastighetsväsendet, där delningar eller andra transaktioner under den ofta långa tid som en inteckning kan belasta fastigheterna kan ha medfört betydande förändringar i äganderättsförhållandena.

Genomförandet av det solidariska ansvaret kan tänkas stöta på vissa praktiska svårigheter vid exekution utomlands. Om exekutionen sker samtidigt på olika håll, och om bevakningen måste ske genom inteckningshandlingens ingivande i original, kan det bli omöjligt för inteckningshavaren att bevaka vid alla försäljningarna. I regel torde dock bevakning tillåtas genom företeende av ett officiellt utdrag ur inteckningsboken. För undvikande av dubbelbetalning blir det då erforderligt att tillse att kommunikation sker mellan de olika försäljningsmyndigheterna eller att inteckningshavaren blir redovisningsskyldig för uppburna belopp.

Under förutsättning att sålunda ett enkelt solidariskt ansvar införs, och att de därmed följande praktiska frågorna kan tillfredsställande lösas, bör gemensamma inteckningar medföra en betydelsefull förstärkning av kreditsäkerheten. I beaktande av de högst

[27] Så är, förutom när fordringen förfallit, möjligt vid exekutiv försäljning av någon av de gemensamt intecknade fastigheterna för annan borgenärs räkning, se IF 35 §.

varierande resultat som kan uppnås vid exekutiva fartygs försäljningar under olika omständigheter och i olika länder borde en reform i denna riktning framstå som angelägen.

3. Andelsinteckning

Önskvärdheten av enkla regler har medfört att svensk rätt ej heller godtagit andelsinteckning i fartyg, en inteckningsform som i utlandet är ganska allmänt förekommande.[28] I det pågående nordiska sjölagstiftningsarbetet har man i varje fall på norskt håll ställt sig avvisande mot införande av sådan inteckning, med tanke på de komplicerade prioritetskonflikter som befaras kunna uppstå vid exekution av fartyg.

Frågan om andelsinteckning och lämpligheten härav aktualiseras där fartyg äges av flera, som har rätt att var för sig förfoga över sina andelar. Denna situation består om fartyget innehaves med samäganderätt eller i enkelt bolag, men framför allt ifråga om partrederier; i tysk rätt, där partredare inte kan inteckna sin andel, anges andelsinteckningen sakna praktisk betydelse.[29] Införande hos oss av andelsinteckning skulle inte öka den totala kreditvolymen, utan skulle endast möjliggöra för partredare som behöver medel för egna syften att utnyttja sin andel som kreditobjekt.

Även om behovet av att införa andelsinteckning kanske inte är särskilt stort, kan man knappast säga att tekniska svårigheter behöver lägga hinder i vägen. Såväl fartyget som den enskilda andelen skulle kunna utmätas och försäljas till inteckningshavarens förnöjande. Vid exekutiv försäljning av fartyget måste detta befinna sig in custodia legis på försäljningsorten; vid försäljning av andelen behöver något sådant krav inte uppställas.[30] Har fartyget

[28] Även ifråga om andelsinteckning anför Abraham Sverige och Finland som undantag från en allmän regel (s. 142), men uttalandena om andra länder visar att vi tydligen inte är fullt så isolerade som det inledande uttalandet synes antyda. Att inteckning trots stadgande i FIL 15 § stundom bör kunna göras gällande i andel, se nedan s. 294 f.

[29] Abraham s. 145.

[30] Förvärv av andel i lös egendom förutsätter ej tradition utan är komplett i och med avtalet, och 1845 års lösöreköpsförordning omfattar ej köp av andel i samegendom, se Undén I s. 127. I italiensk rätt krävs fartygets närvaro om andelen utgör minst hälften av fartyget, navigationslagen art. 644.

försålts fördelas köpeskillingen först på alla fordringar som är bättre prioriterade än inteckningarna; därefter tilldelas andelsinteckningshavaren det belopp av återstoden som svarar mot den belastade andelen av fartyget. Blir det något över kan detta ej tillkomma övriga inteckningshavare i fartyget, vilka saknar inteckning i den aktuella andelen, utan sådana belopp måste tilldelas lägre prioriterade rättsägare. Har en andel försålts synes två lösningar kunna övervägas: antingen består sjöpanträtterna i hela fartyget och endast inteckningarna försvinner genom försäljningen, eller försvinner sjöpanträtterna i den sålda delen, och sjöpanträttshavarna får utdelning intill den bråkdel som svarar mot den försålda andelen, varefter restbeloppet av köpeskillingen tillkommer inteckningshavarna i andelen.

Mer komplicerade, men ingalunda tekniskt olösliga, problem uppstår om andelsinteckningen kombineras med gemensam inteckning. Möjligheten av att andelsinteckning över huvud taget införs synes emellertid vara alltför avlägsen för att dessa problem skall behöva diskuteras här.

G. Tekniska svårigheter med inskrivningssystemet

1. Fartygsregistreringen s. 220 — 2. Inteckningens accessoriska karaktär s. 223 — 3. Löpande reverser s. 225.

1. Redan tidigare har uppmärksammats att vår *fartygsregistrering* inte i första hand är utformad för att tillgodose privaträttsliga syften. Fartygsregistret föres hos sjöfartsstyrelsen och grundar sig på anmälan om förvärv av fartyg eller fartygslott, vissa förändringar i fartyget, med mera. Införing av äganderättsförändring sker utan något kontroll av förvärvets giltighet och utan något krav på företeende av fångeshandling. Register över fartygsinteckningar förs vid Stockholms Rådhusrätt och grundar sig på anmälan och medgivande av den som enligt fartygsregistret är fartygets ägare. I fartygsinteckningslagen ges bestämmelser om kontroll av äganderättsförhållandena i inskrivningsärendet,[1] men den föreskrivna kontrollen är inte i alla avseenden betryggande, och företagna inskrivningar har inget absolut vitsord. Möjligheten

[1] FIL 2 och 6 §§.

finns alltså att den som medgivit inteckningen är en annan än fartygets verklige ägare.

Problemet har uppmärksammats tidigare i denna framställning i samband med behandlingen av ägareförbehåll. Där framhölls att inteckning som beviljats av annan än ägaren blir ogiltig, bortsett från det fall att inteckning söks på grund av förre ägarens medgivande innan ny ägares fång blivit anmält till fartygsregistret.[2]

Bortsett från vad som sagts angående ägareförbehållet torde en seriös kreditgivare knappast i praktiken behöva befara några rättsförluster som följd av den bristande kontrollen i äganderättsregistreringen. Det är inte sannolikt att någon finansierar ett fartygsköp eller eljest ger kredit mot inteckning utan att därvid kontrollera att upplåtaren är fartygets ägare. I en sådan kontroll torde ingå infordrande av fångeshandlingar och förfrågningar hos fartygets tidigare ägare, om äganderättsförhållandena inte är inteckningshavaren personligen bekanta från tidigare affärer. Risken för att därvid skulle presenteras förfalskade fångeshandlingar vilar på inteckningshavaren men måste vid en sådan kontroll som nu nämnts bedömas som mycket ringa. Skulle pantupplåtaren en gång ha varit ägare, men upphört att vara det, blir inteckningen som nyss nämnts gällande, och förlusten blir inte inteckningshavarens utan den nye ägarens. Denne kan emellertid skydda sig genom att omedelbart registrera sitt fång.

Bortsett från de särskilda problemen med ägareförbehåll skulle alltså nackdelen med det nuvarande systemet närmast vara av praktisk art. För inteckningshavarens del innebär systemet att han själv måste företa undersökningar som lämpligare kunnat utföras av myndigheten vid förvärvets registrering. För en förvärvare av fartyget innebär det att han måste kontrollera överlåtarens åtkomst och dessutom i inteckningsregistret måste kontrollera inskrivna belastningar som kan vila på fartyget. Dessutom står en förvärvare som icke omedelbart tar fartyget i besittning risken av tvesalu. För myndigheten slutligen medför systemet med äganderättsregistrering på ett håll och inteckningsregistrering på ett annat en del onödig omgång.

[2] FIL 37 §, ovan s. 53.

De nya panträtts- och byggnadskonventionerna synes förutsätta att registrering av panträtt och äganderätt sker i ett enda register. Tydligast sägs detta i byggnadskonventionen, som uttryckligen talar om ett register vari äganderätt och panträtt skall på ansökan inskrivas.[3] Åtminstone från denna konventions synpunkt torde vårt nuvarande system knappast vara tillfredsställande. Vare sig man låter fartygsbyggen inskrivas i fartygsregistret eller väljer att inrätta ett särskilt fartygsbyggesregister,[4] bör tiden nu vara kommen att övergå till ett gemensamt register för äganderätts- och inteckningsförhållanden.

Nu har emellertid som skäl för ett bibehållande av det nuvarande systemet anförts att sjöfartsverket har behov av fartygsregistret för administrativt och tekniskt bruk, och att det därför vore olämpligt att flytta registret till inteckningsmyndigheten. Samtidigt betonas att inskrivningsärenden som omfattar äganderättskontroll hos oss traditionellt handlägges av domstolarna, och att sjöfartsverket varken besitter eller kan bereda full sysselsättning för expertis med inriktning på just inskrivningsfrågor.

En lösning kunde vara att inrätta två särskilda register med mer specialiserat syfte än de nuvarande. Liksom man inom fastighetsväsendet har ett lantmäritekniskt register och ett särskilt register för inskrivning av rättigheter, borde det inom sjöfarten vara naturligt med ett register för sjöfartsverkets administrativa och tekniska behov samt ett särskilt register hos Stockholms Rådhusrätt för äganderätts- och inteckningsregistrering. Sjöfartsverket har behov av ett register som tillåter kontinuerlig kontroll över fartygsbeståndet, samtidigt som inskrivningsmyndigheten knappast kan avvara ett eget, alltid tillgängligt register. Frågan kan emellertid även på lång sikt tänkas lösas genom ett enhetligt huvudregister, med ständigt ajourförda exemplar av detta hos de båda berörda myndigheterna, enligt de principer som framlagts av fastighetsregisterutredningen i ett nyligen framlagt betänkande.[5]

[3] Byggnadskonventionen artt. 1 och 5.

[4] Om skäl för inrättande av ett sådant register, se ovan, s. 208.

[5] Fastighetsregistrering, SOU 1966: 63, se spec. s. 118 och ur de allmänna riktlinjerna s. 99.

2. Reglerna i fartygsinteckningslagen är i huvudsak utformade efter mönster av de ursprungliga bestämmelserna i 1875 års inteckningsförordning. Inteckningen är sålunda i högre grad än fastighetsinteckningen accessoriskt till en fordran, och inte ens möjligheten av ett vid exekution beaktansvärt ägarhypotek existerar.[6] Erkännandet av ett sådant, och av fasta rum i inskrivningsboken, har i fastighetsrätten ansetts erforderligt för uppställande av en definitiv förmånsordning redan vid exekutionen och fastställande av ett lägsta bud såsom förutsättning för att försäljningen skall komma till stånd.[7] En exekutiv fartygsförsäljning är istället definitiv med mindre den överklagas,[8] och först därefter upprättas den fördelningslängd, enligt vilken vid fördelningssammanträdet fastställes vilka inteckningar som kan betalas kontant,[9] vilka som enligt överenskommelse mellan köparen och inteckningshavaren kan kvarstå i fartyget, och vilka som måste falla. Först sedan denna fördelning godkänts eller vunnit laga kraft blir de sistnämnda inteckningarna overksamma och kan inges för dödning.[10] Alla övriga

[6] Däremot kan inlöst inteckning åter utges med oförändrad förmånsrätt, nedan not 11. Det finns skäl att förmoda, att praxis även skulle godta en pantsättning av överhypotek på en inteckning, i form av meddelande till inteckningshavaren enligt 1936 års lag om pantsättning av egendom som finns hos tredje man, efter mönster från förlagsinteckning (NJA 1957 s. 495) och tidigare fastighetsinteckning (NJA 1893 s. 441 och NJA 1914 s. 330).

[7] Se NJA II 1912 s. 216 f, KProp. 1912: 22 s. 215. I och för sig kan tydligen förmånsordningen inte bli definitiv enbart på grundval av fastighetsboken, eftersom det kan finnas bättre prioriterade rättsägare än inteckningshavarna, och dessa får i förekommande fall överklaga hela förrättningen. Inom sjörätten är dessa rättigheter — alltså sjöpanträtterna — av väsentligt mycket större betydelse än inom fastighetsrätten, varför ett genomförande av täckningsprincip sådan som fastighetsrätten här inte äger fullt samma intresse.

[8] Ursprungligen har fartygsauktionen över huvud taget inte kunnat överklagas, och detta gällde i princip vid tillkomsten av 1901 års lagstiftning, jfr ovan s. 82 not 3. Inte desto mindre uttalas i FIL 19 § att dödande av inteckning ej kan ske förrän »försäljningen vunnit laga kraft».

[9] Oavsett om anmälan skett utgår ersättning till täckta inteckningshavare, UL 139 § 2 st. Däremot kan en täckt inteckningshavare icke ensidigt förbehålla sig att inteckningen kvarstår, exempelvis där räntan är högre än gällande marknadsränta, se UL 71 § 1 st.

[10] FIL 19 §.

inteckningar förblir verksamma och måste sålunda inkrävas vid betalning; de kan därefter åter utges med oförändrad förmånsrätt.[11] Sjöpanträtterna däremot kan som tidigare framhållits inte bibehållas, utan de bortfaller i och med att försäljningen blir definitiv.[12]

Detta system medför framför allt den nackdelen att borgenärer som själva ej får någon ersättning kan skada bättre prioriterade intressenter i fartyget.[13] Frågan är nu om systemet bör moderniseras för större överensstämmelse med det fastighetsrättsliga. Först må då anmärkas att en sådan överensstämmelse införts på lufträttens område; lagen 1955 om inskrivning av rätt till luftfartyg är i huvudsak uppbyggd efter mönster av 1912 års ändringar i inteckningsförordningen, och den innehåller regler om ägarhypotek och en täckningsprincip. Den nya panträttskonventionens regler synes emellertid strängt taget varken vara förenliga med gällande sjörättsliga inteckningsregler eller med fastighetsrättens. Enligt konventionens artikel 11 skall alla inteckningar som inte köparen med innehavarens samtycke övertagit ansvaret för upphöra att besvära fartyget, något som efter bokstaven måste innebära att betalda inteckningar måste bli helt overksamma och varken behöver dödas eller infordras vid betalning eller — i händelse av infordrande — kan utges igen med oförändrad förmånsrätt. Fastighetsrättens regel om att inteckningar inom lägsta budet automatiskt kvarstår synes ej heller vara användbar, ty detta är enligt konventionen möjligt endast försåvitt inteckningshavaren medger att de får kvarstå och köparen övertar betalningsansvaret.[14] Den utsträckta övertagandeprincip som införts i jordabalks-

[11] FIL 21 §.

[12] Se sjölagen 270 §, jfr ovan s. 82 not 3.

[13] Av Undén II[2] s. 322 f framhålles att det torde vara av mindre betydelse att inteckningens plats och värde genom ägarhypoteket blir fast och beräknelig, eftersom detta ändå i huvudsak är fallet till följd av ägarens rätt att åter utge en inlöst inteckning med oförändrad förmånsrätt (beträffande fartygsinteckning FIL 21 § och not 6 härovan).

[14] Panträttskonventionens art. 11 mom. 1 st. 1. I regel torde inteckningsskulden enligt handlingens egen lydelse förfalla till betalning vid exekutionen, men om så ej är fallet lärer inteckningshavaren enligt fastighetsregler icke kunna kräva betalning. Även om betalning utgår kvarstår emellertid inteckningen såsom ägarhypotek.

förslaget verkar att vara än mer oförenlig med panträttskonventionens lydelse. Det förefaller som om lagstiftaren kan bli föranledd att frångå de i svensk rätt hittills valda lösningarna.

3. Vissa problem av närmast teknisk art anses slutligen uppkomma ifråga om löpande reverser. Det svenska bruket med dubbla lånehandlingar kan liksom i fastighetsrätten vara ägnat att medföra risker för pantupplåtare och gäldenär. Är både inteckningsreversen löpande, kan det tänkas att handlingarna kommer i olika godtroende förvärvares händer, varigenom dubbel ansvarighet kan uppkomma. Problemet har i det nya jordabalksförslaget lösts genom att inteckningsreversen ersatts av ett av inskrivningsmyndigheten utställt pantbrev, som enligt departementsförslaget inte skall ha något värde annat än i samband med skuldebrevet.[15] En liknande lösning synes vara möjlig för fartygsinteckningens del.[16]

En annan svårighet har tidigare omnämnts. Vid överlåtelse av fartyg till utlänning måste enligt den nya panträttskonventionen inteckningshavarnas samtycke till avregistrering inhämtas. Detta kan vara omöjligt om inteckningarna är löpande och inteckningshavarna inte anmält sitt innehav till registret. Svårigheten undvikes om det blir möjligt att i sådana fall ersätta inteckningshavarnas samtycke med deras förnöjande genom deposition.

H. Sammanfattning

Framställningen har bekräftat att inteckningssäkerheten i fartyg för närvarande är otillfredsställande för kreditgivarna. I sådana fall där det kommit till exekutiv försäljning genom svensk myndighet har inteckningarna regelmässigt blivit till större eller mindre del otäckta; i några fall har de inte erhållit någon som helst ut-

[15] Se härom jordabalksförslaget SOU 1960: 25 s. 158 ff, kompletterat med det reviderade förslaget SOU 1963: 55, 8 kap. 1 § samt lagrådsremissen den 11 febr. 1966, 22 kap. 5 § med motiv s. 286 ff.

[16] Inteckningen skall i stort sett fungera som en reservation av visst rum i förmånsrättsordningen, se lagrådsremiss den 11 febr. 1966 s. 257 ff, jfr bankinspektionens remissyttrande *ibid.* s. 253 ff.

delning. Det förtjänar att påpekas att sjöpanträtterna i ganska ringa utsträckning bidragit til denna otillfredsställande täckning.

Även om fartygen intecknas betydligt lägre än som tycks ha varit vanligt framstår fartygsinteckningen inte som någon åtråvärd kreditsäkerhet. De belopp som kan erhållas vid en exekution kan inte beräknas med någon noggrannhet utan varierar inom vida ramar. Isynnerhet utländska exekutiva försäljningar medför stora risker för opåräknade förluster.

Som ett medel att göra fartygen stabilare som kreditobjekt synes den gemensamma inteckningen äga särskilda företräden. Den möjliggör en riskutjämning och därmed en ökning av den totala kreditvolym som kan utnyttjas med någon trygghet.

Av mindre värde för den totala kreditvolymen ter sig utökningen av möjligheten att inteckna fartyg under byggnad och andelsinteckningen. Den förra kan därjämte verka inskränkande på den nya företagsinteckningens värde på ett sätt som ur samlad kreditsynpunkt kan förefalla mindre önskvärt, och denna nackdel kan undvikas endast genom en ändring av bestämmelserna om företagsinteckning, som tillåter denna att existera vid sidan om fartygsbyggesinteckningen. Fartygsbyggesinteckningen synes komma bäst till sin rätt genom ett system som tillåter byggets registrering på beställaren. Såväl fartygsbyggesinteckningen som andelsinteckningen kan däremot vara av betydelse för särskilda kreditgivare, som önskar en efter sina behov anpassad kreditsäkerhet. Fartygsbyggesinteckningen lämpar sig sålunda för den som önskar finansiera beställaren snarare än varvet, och i synnerhet för utländska finansiärer; andelsinteckningen lämpar sig för den som lämnar kredit för en partredares särskilda behov.

Systemet med separat fartygs- och inteckningsregister är väl snarare en otymplighet än någon verklig risk för kreditlivet. Det är emellertid en otymplighet som föranleder onödig omgång och kontroll. Ett äganderättsregister avpassat efter privaträttsliga behov är ett legitimt önskemål för kreditgivare och förvärvare av fartyg.

Kap. V. Retentionsrätt

A. Retentionsrättens särställning bland säkerhetsrätter i fartyg

Den traditionella uppdelningen av redarens tillgångar i en sjöförmögenhetsdel, oåtkomlig för övriga fordringsägare, och en landförmögenhetsdel, oåtkomlig för sjökreditorerna, har som inledningsvis nämnts medfört att frågorna om rättigheter i fartyg i stor utsträckning har kommit att ligga vid sidan av den allmänna förmögenhetsrättsliga ordningen. Sjöpanträtter av olika slag samt fartygsinteckningar har sin egen förmånsrättsordning med högre prioritet än den allmänna, samtidigt som handpanträtten uteslutits för att inte bryta enhetligheten i den partikulära rättsordningen. I denna särskilda förmånsrättsordning utgör retentionsrätten ett främmande inslag. Den är inte sjörättslig till vare sig ursprung eller senare utveckling, men den har trots detta inte såsom handpanträtten uteslutits från tillämpning beträffande fartyg. Den är en sakrätt i fartyget och ger därtill retinenten en förmånsrätt av hög prioritet. Det återstår att se i vad mån den därvid griper in i det sjörättsliga systemet och bryter dettas enhet.

Den följande framställningen tar främst sikte på varvens retentionsrätt i fartyg som de haft för reparation, vilket är det mest praktiska fallet av retentionsrätt som kan drabba ett fartyg. I övrigt kan retentionsrätt i fartyg endast i ringa mån sägas säkra någon medveten kreditgivning, och den faller därmed i huvudsak utanför ämnet för denna framställning. Dylika retentionsrätter skall endast helt kort uppmärksammas i avsnitt I härnedan.

B. Legislativ bakgrund i svensk rätt

I germansk rätt har sedan gammalt gällt en princip om rätt för den som nedlagt arbete på annans egendom att hålla egendomen inne i avvaktan på betalning. Som exempel på denna princip nämns från tysk medeltidsrätt att herdar haft legalpanträtt i de

vaktade djuren, och att hantverkare haft legalpanträtt i behandlat eller reparerat gods.[1] Principen om hantverkares rätt att innehålla bearbetat och reparerat gods möter hos oss tydligen först i Visby stadsrätt,[2] och den uppges där vara av rent germanskt ursprung[3] Samma grundsats återfinnes sedermera i hallordningarna av 1722, 1739 och 1770.[4]

Romarna kände ingen dylik regel. Den romerska retentionsrätten grundar sig istället på att någon haft annans gods i sin besittning och därvid ådragit sig kostnader för dess bevarande eller förbättring. Mot ägarens vindikationsanspråk kunde besittaren anföra *exceptio doli*, d. v. s. att det vore orättfärdigt att ägaren skulle återfå sitt gods utan att lämna ersättning för nedlagda kostnader.[5]

Det förefaller närmast att vara den romerska principen som införts i 1734 års lag. I kapitlen om lån och depositum stadgas att låntagare och depositarier har rätt att innehålla det lånta eller deponerade godset som säkerhet för nödvändiga kostnader för godsets bevarande, HB 11:3 och 12:8, medan däremot hantverkare tillerkänns endast en förmånsrätt (HB 17:3) men ingen retentionsrätt i godset. Detta torde emellertid inte innebära ett avvisande av hantverkarens retentionsrätt, utan förekomsten av de särskilda stadgandena i hallordningarna medförde att ett stadgande i handelsbalken tedde sig överflödigt.[6] I Lagcommitteens och Lagberedningens förslag till civillag under 1800-talet upptogs en särskild regel om hantverkarens retentionsrätt i 12 kap. 12 §, men sedan dessa förslag inte resulterat i lagstiftning, saknas fortfarande lagstöd för principen. Att det består en rätt att hålla godset inne är dock ställt utom allt tvivel, och åtskillig lagstiftning,

[1] Hübner, Grundsätze des deutschen Privatrechts, 5 uppl. Leipzig 1930, s. 487. Här framhålles, att denna tillbakahållsrätt, som ej förutsätter konnexitet, går igen i den särskilda retentionsrätten köpmän emellan, varom stadgas i nuvarande HGB 369—372.

[2] Karl *v. Amira,* Nordgermanisches Obligationsrecht I, Leipzig 1882, s. 250.

[3] v. Amira, a. a. s. 253 not 7.

[4] Hammarskjöld, Om fraktaftalet, Upps. 1886, s. 134.

[5] Om exceptio doli, se närmare Sohm, Institutionen, Berlin 1949, s. 707.

[6] Se Undén I, s. 224.

bland annat lagen 1950 om hantverkares rätt att försälja gods som ej avhämtats, utgår just ifrån denna förutsättning.

Det är denna retentionsrätt för hantverkare som anses vara tillämplig för varvens del. Man är allmänt ense om att »hantverkare» inte får uppfattas i inskränkt mening,[7] utan att begreppet inkluderar även industriell rörelse,[8] och att det ej heller kan inskränkas till arbete på smärre objekt av relativt obetydligt värde utan bör kunna omfatta även sådant som fartyg.[9]

C. Om byggnadsvarvets retentionsrätt i nybyggt fartyg

Den retentionsrätt, som hittills har diskuterats, avser alltså att säkerställa reparationsvarvs krav på ersättning för arbete nedlagt på ett faryg, som lämnats varvet för reparation, och den kan därför betecknas som en *jus in re aliena.* Ett liknande sakläge uppkommer emellertid vid nytillverkning av fartyg, där tillverkningsvarvet enligt 14 § köplagen kan innehålla sin prestation till dess beställaren erlagt köpeskillingen. Denna rätt att innehålla *egen* prestation har av Rodhe benämnts *detentionsrätt,*[1] och den kan karakteriseras så, att äganderättens övergång är villkorad av betalningens rättidiga erläggande,[2] vilket medför att rättsverkningarna i väsentliga avseenden avviker från dem som inträffar vid retentionsrätten.[3]

Eftersom betalning av fartygsbyggen numera regelmässigt sker i rater, varav den som erlägges vid fartygets leverans blott utgör

[7] Sålunda *Hasselrot* i Några spörsmål angående Pant- och Retentionsrätt, Omtryckt Malmö 1926 s. 12.

[8] Departementschefen i NJA II 1950 s. 308.

[9] Jfr departementschefen i NJA II 1950 s. 308. I finsk rätt, där hantverkare har förmånsrätt enligt förmånsrättsförordningen § 3, och där uttryckligt stadgande om retentionsrätt saknas liksom hos oss, är erkänt att varv dock äger en sådan rätt i reparerat fartyg, se JFT 1923 s. 331 samt två responsa JFT 1924 s. 294 ff, 1925 s. 171 f. Jfr även NJA 1922 s. 360.

[1] Rodhe s. 391.

[2] Almén s. 150 ff (tillägg till § 14).

[3] Se nedan, s. 246.

en mindre del, får emellertid denna detentionsrätt ingen större praktisk betydelse inom varvsrörelsen. Av större betydelse är, att detentionsrätten torde ge varvet möjligheter att *inställa arbetet* där raterna inte rättidigt erlägges, men denna befogenhet erbjuder inga påtagliga likheter med den verkliga retentionsrätten. Detentionsrättens problem blir därför inte särskilt givande som jämförelse, och de skall i huvudsak lämnas utanför denna framställning.[4]

Det sagda hindrar emellertid inte, att den egentligare retentionsrätten — en *jus in re aliena* — kan förekomma även vid nybygge av fartyg, nämligen där köparen vederbörligen erlagt sina betalningsposter enligt planen men varvet har ådragit sig särskilda kostnader för förvaring eller liknande; främst kan detta tänkas aktualiseras vid mora accipiendi, där beställaren av någon anledning vägrar att motta fartyget och varvet därvid måste betala hamnavgifter eller eljest ådrar sig vårdnadskostnader. Situationen kan bli praktisk exempelvis i krigstider, där köparen kan vara förhindrad att enligt överenskommelse avhämta fartyget,[5] eller där fråga är om ett nöjesfartyg som färdigställts så tidigt före säsongen att köparen är ointresserad av att hämta det. Denna retentionsrätt företer en del särdrag — i synnerhet att försäljningsrätt föreligger enligt köplagens 34 § i fall där förvaringen blir särdeles kostsam eller eljest medför väsentlig olägenhet — men den är eljest i princip att bedöma enligt de regler som gäller om reparationsvarvs retentionsrätt, varför den kommer att omfattas av den fortsatta behandlingen.

D. Varvets fordringsrätt

1. Konnexitetskravet s. 230 — 2. Behov av avtal som fordringsgrund? s. 231 — 3. Retentionsrätt vid statliga förfoganden s. 233 — 4. Fordringens upphörande genom betalning eller säkerhets ställande s. 234.

1. Retentionsrättens ändamål är att säkra en fordring, och fordringsrättens bestånd är en förutsättning för att retentionsrätt skall

[4] Se litteraturen till 14 § köplagen, särskilt Almén s. 150 ff, och jfr nedan s. 246 beträffande sakrättsverkan.

[5] Jämför sålunda situationen ND 1953 s. 170, där problemet dock aldrig aktualiserades på grund av att ockupationsmakten rekvirerade fartyget.

föreligga. I det allmänt uppställda kravet på *konnexitet* ligger, att fordringen måste avse just det föremål vari retentionsrätten göres gällande,[1] något som beträffande fartyg medför, att fartyget med alla dess beståndsdelar och tillbehör i regel[2] kan hållas inne. Fordringen måste dock avse den reparation eller det arbete, som företagits vid retentionstillfället, och fartyget kan inte hållas inne för utkrävande av betalning enligt tidigare räkningar.[3]

2. I regel grundar sig fordringen på ett *avtal,* vanligen med fartygets redare eller befälhavare. Har avtalet ingåtts med befälhavaren kan varvet förutom retentionsrätten erhålla en sjöpanträtt, där förutsättningarna för en sådan enligt sjölagen § 267 p. 5 är förhanden; sjöpanträtt kan uppkomma även där fartyget är under bare-boat charter och sålunda befälhavaren inte är i ägarens tjänst.[4]

Även retentionsrätten kan liksom sjöpanträtten uppkomma utan att reparationsavtalet ingåtts med fartygets ägare. Avtal ingångna av befälhavaren enligt hans allmänna legalfullmakt binder ägaren och fartyget enligt regeln i sjölagens 64 §, under förutsättning att fullmakten inte inskränkts genom särskilda föreskrifter som varvet känt till eller bort känna till.[5] Sådana särskilda föreskrifter kan tänkas förekomma där fartyget är tidsbefraktat och ägaren vill undvika att det belastas med sjöpanträtter eller andra säkerhetsrätter. Den s. k. non-lien clause som förekommer i Produce-certepartiets klausul 18 kan sålunda ha denna verkan, under förutsättning att varvet vet eller borde veta dels att fartyget var tidsbefraktat och dels att certepartiet innehöll denna klausul. Några krav på särskild undersökningsplikt för varvet torde man däremot inte kunna uppställa hos oss.[6]

[1] Se Rodhe s. 402 ff, Undén I s. 240 ff.

[2] Undantag kan uppkomma någon gång beträffande tillbehör som tillhör annan och icke fast infogats i fartyget, jfr ovan s. 64 ff.

[3] Jämför beträffande bilreparation NJA 1924 s. 581.

[4] Sjölagen 275 §, ovan s. 50 f.

[5] Befälhavarens fullmakt är en ställningsfullmakt enligt avtalslagen 10 § 2 st, och då gäller ondtrosbestämmelsen enligt samma lags 11 § 1 st.

[6] Att godtroskravet inte rimligen kan sträcka sig så långt synes böra följa redan ond-tros-regelns karaktär av undantagsregel, se Avtalslagen 11 § 1 st. Se i övrigt beträffande nordisk rätt Jantzen s. 347 f, samt Michelet i AfS Bd 2 s. 578 ff.

Om fartyget istället går på bare-boat charter eller rent av obehörigen brukas av annan än ägaren, kan sjölagen 64 § inte tillämpas, eftersom befälhavaren — som ej är i ägarens tjänst — då saknar legalfullmakt att allmänt företräda ägaren. Visserligen har vid bare-boat charter befälhavaren möjlighet att belasta fartyget med sjöpanträtter, men denna i sjölagen 275 § uttryckta specialregel kan inte tolkas utvidgande till att omfatta även retentionsrätt. Trots detta kan emellertid retentionsrätt uppkomma även i dessa situationer.

För det första kan retentionsrätten vara av *extinktiv* art och alltså grunda sig på att varvet gör ett godtrosförvärv. I praxis rörande bilreparationer finns flera fall där avbetalningsköpare[7] och andra, som obehörigen inlämnar en bil på reparation,[8] ansetts kunna belasta den med en retentionsrätt som gäller mot avbetalningssäljaren eller ägaren, under förutsättning att reparatören varit i god tro. För det andra kan emellertid tänkas att retentionsrätt kan uppkomma *även där varvet varit i ond tro,* nämligen där de företagna reparationerna varit nödvändiga. Enligt en mening skall nämligen bestämmelserna i HB 11: 3 och 12: 8 tolkas utvidgande, så att inte bara låntagare och depositarier, utan även t. ex. legotagare (såsom en bare-boat charterer), har rätt att hålla egendomen inne i väntan på ersättning för nödvändiga kostnader, som de ådragit sig.[9] Under samma förutsättningar som legotagaren har en sådan rätt, torde varvet kunna göra sin retentionsrätt gällande direkt mot ägaren, även om det känt till exempelvis en non-lien clause i certepartiet.[10]

Det torde för övrigt alls inte vara nödvändigt för varvet att stödja sitt krav på något avtal. Rodhe nämner som exempel på

[7] Speciellt NJA 1924 s. 581, NJA 1936 s. 650 och NJA 1948 s. 10.
[8] NJA 1942 s. 575.
[9] I denna riktning Undén, I s. 245 f. Mer tveksam är Rodhe s. 395.
[10] Se Dennemark, SvJT 1950 s. 296, Undén I s. 249 med vidare hänvisningar. I betänkandet SOU 1965: 14 angående godtrosförvärv av lösöre, s. 80, utsträcks principen till att gälla även andra fall än där godset inlämnats för reparation av låntagare, depositarie, eller med dem likställda. Jämför även regeln i 5 § lagen 1950 om hantverkares rätt att försälja icke avhämtat gods, enligt vilken hantverkaren »där annan än beställaren, *hantverkaren veterligt,* är godsets ägare» har skyldighet att meddela ägaren men ingalunda är utan retentionsrätt.

andra situationer som ger upphov till retentionsrätt fall där någon hittat eller bärgat gods.[11] Även där krav kan uppkomma enligt negotiorum-gestio-principen bör det finnas skäl att erkänna en retentionsrätt för gjorda reparationer.[12] Om exempelvis ett övergivet sjunkande fartyg införes till varvet och repareras så att det flyter kan det väl knappast råda något tvivel om att varvet får retentionsrätt för sina reparationskostnader, även om förutsättningarna för bärgning ej var förhanden.[13] Den särskilda retentionsrätten för förvaringskostnader eller dylikt beträffande nybyggt fartyg enligt köplagen 36 §, förutsätter uppenbarligen inte heller att särskilt avtal ingåtts om de åtgärder som föranlett dessa särskilda kostnader.

3. En rekvisitionsvis meddelad *order* om reparation kan enligt de rekvisitionslagar som hittills varit tillgängliga hos oss knappast ge upphov till någon retentionsrätt, därför att alla frågor om rätt till ersättning uteslutande regleras i rekvisitionslagarna — enligt vilka för övrigt staten står som garant för ersättningens betalning.[14] Om ordern skulle ha givits utan stöd i en sådan lag kan i princip en retentionsrätt uppstå — exempelvis om en ockupationsmakt ger order om att alla större handelsfartyg skall förses med luftvärn, såsom skedde i Norge under sista världskriget — även om denna rätt under omständigheterna kan visa sig svår att utöva.

I ND 1950 s. 181 *Agder Lagmannsrett* hade ett fartyg, som tagits »in Anspruch» av tyskarna, sänts till varv för reparation av omfattande bombskador. Varvets retentionsrätt för reparationskostnaderna, vilka tyskarna betalade endast delvis, ansågs i princip vara verksam mot envar.

[11] Rodhe s. 395 f.

[12] Se SOU 1965: 14 s. 80.

[13] Faran hade kanske kunnat avvärjas exempelvis genom grundsättning. Det kan tillfogas att detta är en klar negotiorum-gestio-situation och att man, åtminstone i regel, inte har anledning anta något konkludent avtal mellan bärgaren och varvet. Bärgaren avser icke att binda sig för den händelse reparationen skulle misslyckas, så att fartyget sjunker och bärgarlönen till följd därav uteblir.

[14] Se sålunda Allmänna förfogandelagen 1954, 18 § ff, och speciellt 24 § st. 3. Tillämpning av Rekvisitionslagen 1942, 11 § ff eller Civilförsvarslagen 1960, 73 § torde även kunna ifrågakomma.

Eftersom utövande av retentionsrätt enligt domstolen varken kunde betraktas som »detention par une mesure de justice» eller »procédure judicaire 'in rem'» och det dessutom ansågs tvivelaktigt om fartyget kunde betraktas som statsfartyg, befanns Pariskonventionen 1926 inte lägga några hinder i vägen för att retentionsrätten utövats även mot ockupationsmakten.

Det kan tillfogas att det säkert i praktiken hade visat sig omöjligt att under rådande ockupation utöva någon retentionsrätt mot tyska staten. Även om detta är riktigt, kan man dock erkänna retentionsrätten som i princip verksam. Detta skulle medföra, att man betraktar fartygets framtvingade avlägsnande från varvet som en obehörig handling, varför varvet skulle äga möjlighet att när i sinom tid normala förhållanden inträtt erhålla besittningsrestitution och få fartyget återlämnat. Frågan om retentionsrättens bestånd mot ockupationsmakten har visserligen av en Høyesterettsdomare i ett senare norskt rättsfall besvarats nekande, men knappast med en hållbar motivering.[15] Att en främmande makt kan vara immun mot exekutiva åtgärder och sålunda bland annat mot utövande av sjöpanträtt i fartyget innebär inte att den även utan föregående dom skall kunna utnyttja det egna landets exekutiva myndigheter för utfående av sin egendom.[16]

4. Om *fordringen upphör* genom betalning eller eftergift, är det givet att varvets retentionsrätt även upphör. Kan rederiet visa att varvet erbjudit kredit, får varvet därmed anses ha eftergivit retentionsrätten. En eftergift kan vara konkludent men måste kunna tolkas som en viljeförklaring om uppgivande av varvets rätt. I den norska Høyesterettsdomen ND 1922 s. 553 ansågs sålunda inte varvets val att göra sjöpanträtt i fartyget gällande såsom någon eftergift av retentionsrätten och den därmed förenade förmånsrätten.

[15] ND 1954 s. 199, Dommer Jensen. Denne anför för det första att retentionsrätten rent faktiskt inte kunnat göras gällande mot tyskarna, något som enligt det ovan anförda ej bör ha betydelse för frågan om retentionsrättens bestånd. Vidare anförs att fartygen i målet måste anses som statsfartyg. Majoriteten avgjorde målet på annan grund.

[16] Jfr särskilt Hjerner, Nytt misstänkt fall av immunitet, i Festskrift till Håkan Nial, Sthlm 1966, s. 308 f. Betr. sjöpanträtter kan hänvisas till Roed, AfS Bd 1 s. 83 ff.

Det kunde ifrågasättas om man med betalning av fordringen skulle likställa ett ställande av *säkerhet* för varvets krav, exempelvis bankgaranti. En sådan regel stadgas i köplagen 57 § om köparens retentionsrätt för vårdkostnader, där han vill häva köpet, och motsvarande stadganden återfinnes även på andra håll i lagstiftningen. Någon regel om en varvets skyldighet att godta säkerhet istället för betalning och att på den grunden uppge retentionsrätten anses emellertid inte gälla i svensk rätt.[17] En sådan princip avvisades även av Agder lagmannsrett i rättsfallet ND 1949 s. 290, under framhållande att varvet behöver rörelsekapital och inte kan leva på garantier. Avgörandet har i Norge kritiserats på den grunden att varvets krav kan vara obilligt, och att rederiet inte skall tvingas utbetala dylika belopp, som vid varvets konkurs kan bli nödlidande.[18] En viss garanti mot att varvet inte framställer obilliga krav bör emellertid ligga i att varvet kan ådra sig skadeståndsskyldighet om det uppehåller fartyget med obefogade krav. Problemet brukar numera i reparationskontrakten lösas så, att rederiet visserligen måste betala hela varvsräkningen, men att varvet istället blir skyldigt att ställa säkerhet för det omtvistade beloppet.[19]

E. Besittningskravet

1. Etablering av besittningsförhållandet s. 235 — 2. Olovligt återtagande s. 237 — 3. Fartygets förlisning s. 239.

1. Som ytterligare förutsättning för uppkomst av retentionsrätt gäller, att varvet måste ha fått fartyget i sin besittning samt behålla besittningen. Vad detta kriterium egentligen närmare besett skall innebära är emellertid ganska oklart. De synpunkter som vanligen framförs beträffande tradition av lösöre blir i stor utsträckning otillämpliga beträffande fartyg, som ofta inte kan »inlämnas» för reparation på samma påtagliga sätt som en bil eller

[17] Se Rodhe s. 409 och Hasselrot a. a. s. 92.
[18] Se Brækhus i Norwegian Shipping News 1951 s. 67 f.
[19] Så det norska reparationskontraktet, jfr Brunnsvig i AfS Bd 3 s. 157.

ett smärre bruksföremål,[1] utan beträffande vilka reparatören måste vidta särskilda säkerhetsåtgärder. Analogier från andra sakrättsfång torde — även med denna kvalifikation — inte lämna någon egentlig ledning. Vid en jämförelse med panträttsavtalet märks först den skillnaden, att besittningsövergången vid reparationsavtal inte i första hand är något självändamål utan en normal följd av att föremålet skall repareras, varför det inte är naturligt för reparatören att vidta samma säkerhetsåtgärder gentemot ägaren som kan vara påkallade för en panthavare.[2] Samtidigt framstår retentionsrätten i första hand såsom en betalningspress på gäldenären och en säkerhet i konkurs, medan publicitetsbehovet är mindre framträdande: retentionsrätten motiveras knappast i någon högre grad av behovet att undvika att rederiet utåt kan framstå som oinskränkt ägare med möjlighet att sälja fartyget utan förbehåll för retentionsrätten. Det avgörande kriteriet på besittning bör då vara en faktisk kontrollmöjlighet och i mindre grad huruvida rederiet utåt framstår som oinskränkt ägare.

Det är svårt att av rättspraxis konstatera i vad mån dylika allmänna överväganden har spelat in vid fastställande av vad som bör krävas ifråga om besittningsövergång. I synnerhet erbjuder svensk rättspraxis ett mycket magert material. De två rättsfall som föreligger — båda av äldre datum — antyder att särskild vikt kan ha fästs vid den omständigheten att det retinerade objektet befunnit sig på ett område som disponeras av retinenten med äganderätt eller nyttjanderätt.[3]

I NJA 1922 s. 360 hade varvsledningen med hänsyn till forsarna i Luleälv ej velat föra fartyget till varvet i Luleå. Istället hade fartyget uppdragits på en provisorisk slip, som emellertid anordnats å annans

[1] Beträffande äganderättsförvärv till fartyg har sålunda i doktrinen uttalats, att tradition inte skulle vara avgörande för sakrättsskyddet (Undén I s. 126 f). Såsom tidigare framhållits torde detta dock vara att gå för långt; och en dylik allmän regel om sakrättsskydd omnämns inte heller i Alméns kommentar (jfr Almén s. 101); se även ovan s. 69 ff.

[2] Sålunda torde väl knappast det förhållandet, att en kund på en bilverkstad behållit en bilnyckel, böra betaga verkstaden dess retentionsrätt, även om bilen parkerats på verkstadens gård utanför reparationslokalen. För pantsättning torde detta däremot ej vara tillfyllest, jfr Undén I s. 195.

[3] Jfr beträffande panträtt Undén I s. 194.

mark. Domstolarna fann, att varvet inte kunde anses ha haft besittningen till fartyget, samt att det därför inte kunde göra gällande »panträtten» enligt HB 17: 3.

I NJA 1933 s. 632 sökte en flottningsförening göra gällande retentionsrätt enligt 33 och 64 §§ lagen om flottning i allmän flottled. En dylik retentionsrätt ansågs ej föreligga, eftersom timret av den flottande hade införts i ett av honom förhyrt magasin.

Emellertid synes det knappast rimligt att fästa avgörande vikt vid att fartyget måste föras till och behållas inom ett område som rättsligen disponeras av varvet. Ett mindre reparationsvarv eller ett som utför specialreparationer kanske saknar förutsättningar att inta fartyget på sitt område, men det kan knappast inses varför det på denna grund skulle vara betaget rätten att göra retentionsrätt gällande. Istället synes det i denna situation vara av betydelse att fråga sig i vad mån varvet vidtagit åtgärder för att tillförsäkra sig kontrollen över fartyget.

I ND 1910 s. 105 *S & H* ansågs varvet ha förlorat sin retentionsrätt då det tillåtit fartyget att lämna dess kaj och under uppsikt av befälhavaren ligga på annan plats i hamnen.

I ND 1953 s. 750 *Gulating* hade ett norskt fartyg reparerats vid ett varv i Köpenhamn. Varvet saknade egen kaj och kran och hade fartyget liggande cirka 75 meter från sin verkstadslokal. Redaren hade sitt eget folk ombord, men hade å andra sidan låtit varvet debiteras hamnavgifter för fartyget. Fartyget hade senare förts ut i hamnens tiometersbassäng för att »move propellern», varvid varvets folk funnits ombord endast under arbetstid. Sedan redaren erfarit att varvsledningen planerade att belägga fartyget med kvarstad, lät han ombesörja att det snarast skulle avgå. Varvets folk lyckades sätta maskinen ur funktion, men sedan redaren tillkallat polis gick varvschefen med på att fartyget skulle få gå ut på en provtur med en del varvsfolk ombord. Efter en kortare provtur sände redaren varvsfolket tillbaka med lotskuttern, varpå fartyget fortsatte sin resa. Herredsretten hade under dessa omständigheter funnit att retentionsrätten icke hade gått förlorad. Lagmansretten uttalade däremot uppfattningen att retentionsrätten torde ha gått förlorad i varje fall då fartyget låg i tiometersbassängen. Det avgörande var emellertid för domstolen att varvet inte hade reklamerat i tid utan först 3 1/2 månad efter avresan framställt krav på besittningsrestitution.

2. Att redaren i det sistnämnda fallet kanske gjort sig skyldig till löftesbrott var för lagmannsretten utan betydelse, eftersom besittningen ansågs ha upphört redan när löftet gavs. Emellertid kan det i situationer där besittningen i och för sig ansetts till-

räckligt etablerad inträffa, att redaren *olovligen* rubbar besittningen. Om retentionsrätten i dylika fall skall anses bestå, innebär det dels att varvet kan återfå besittningen genom besittningsrestitution,[4] och dels att ett återtagande av fartyget på annat sätt — t. ex. i samband med ny reparation — återupplivar retentionsrätten. Vid rederiets konkurs kan varvet göra sin retentionsrätt gällande, om fartyget är åtkomligt. Dessutom kan redaren tänkas ådra sig straffansvar,[5] medan varvet å sin sida eventuellt kan ha möjlighet att åberopa nödvärnsregler vid ett försök att värna sin rätt.[6] Klart är emellertid att retentionsrätten i sådana fall blir rätt prekär, och att den kommer att brytas vid ett eventuellt godtrosförvärv, eller genom att fartyget kan definitivt undanhållas varvet.

Enligt en äldre mening — som går tillbaka på den romerska principen att retentionsrätten blott utgjorde en »exceptio» och ej kunde vara grund för en »actio»[7] skulle retentionsrätten utslockna i dessa fall. Numera anses däremot, i analogi med vad som gäller för panträtt, att dylika rättsstridiga förfaranden inte kan betaga retinenten hans rätt.[8]

Det förefaller dock osäkert huruvida retinenten skulle kunna bygga sin fortsatta retentionsrätt enbart på ett löfte av redaren att t. ex. efter en provtur återkomma med fartyget. Sannolikt bör väl besittningen hela tiden vara etablerad, antingen så att fartyget legat inom varvets område eller så att varvet med vaktmanskap eller tekniska åtgärder hindrat rederiet att utan vidare återta fartyget. Om en provtur företagits med varvsfolk ombord bör dessa för att retentionsrätten skall bestå ha haft förutsättningar att utöva någon kontroll över fartyget och blivit med våld eller av tvång förhindrade att bevara varvets besittning.

I rättsfallet Rt. 1933. 367 hade redaren med våld tagit sina för reparation inlämnade fartyg i besittning, varvid varvets vaktmanskap tvungits

[4] Detta sker enklast genom överexekutors försorg enligt UL 191 §, men det kan även ske genom talan inför domstol.
[5] Egenmäktigt förfarande. Brottsbalken 8: 8.
[6] Brottsbalken 24: 1. Varvet bör vidare äga möjlighet att »å färsk gärning» återta sin besittning enligt brottsbalkens promulgationslag, 14 §.
[7] Jfr Undén I s. 249 f, och Sohm, Institutionen, Berlin 1949, s. 707 not 4.
[8] Undén I s. 250, Hasselrot a. a. s. 7.

lämna fartygen; därefter hade han fört dem till sin egen hemort. Nattetid hade sedan varvet återtagit besittningen och fört fartyget tillbaka till varvsområdet, där de lagts under effektiv bevakning. I Herredsrettens dom, vars grund »i det vesentlige» tillträddes av Høyesterett, uttalades bl. a. att varvets besittning aldrig avbröts av att redaren rättsstridigt satte sig i besittning av fartygen (sic!).

Osäkrare är att bedöma huruvida retentionsrätt kan ha förelegat i en sådan situation som den i ND 1958 s. 266 NHR, där fartyget med en av varvsägarna ombord gått till en närbelägen ort för slutreparation och besiktning, varefter redaren emot varvsägarens protest »smitit» från såväl slutreparation som den föreskrivna besiktningen av »skibskontrollen». Förfarandet betecknas visserligen av Høyesterett som egenmäktigt, men frågan om retentionsrättens bestånd var inte aktuell i målet.

Att fartyget blir tvångsvis avlägsnat från varvet kan emellertid ibland medföra att retentionsrätten upphör, även om besittningsförhållandet varit tillräckligt etablerat. Så torde vara fallet där fartyget blir rekvirerat för statens behov[9] eller där det blir krigsbyte.[10] Om vid rekvisition ersättning utgår för den beslagtagna egendomen synes enligt svensk rätt denna ersättning betraktas som surrogat för egendomen, varför varvet bör få företrädesrätt till beloppet.[11]

3. På motsvarande sätt bör retinenten vara berättigad att göra sig täckt ur skadeståndsbelopp som utgår där fartyget till följd av tredje mans vållande *förliser* medan det är i varvets besittning. Såsom sakrättshavare[12] bör varvet här äga en självständig rätt

[9] I ND 1958, 181 uttalar visserligen Agder Lagmannsrett, att retentionsrätten i princip borde betraktas som effektiv även mot tyskarna, jfr ovan s. 233 f. Här var emellertid inte fråga om tillämpning av den allmänna principen om statens höghetsrätt — vilken ligger bakom den i texten nämnda regeln — utan om en tolkning av Pariskonventionen 1926.

[10] ND 1954 s. 199 NHR.

[11] Se härom NJA 1942 s. 575. Enligt hovrätten och dess minoritet måste kravet grundas på särskilt stadgande i rekvisitionslagarna; enligt justitierevisionens av HD gillade betänkande var detta däremot oväsentligt. Rekvisitionslagarna innehåller dock dylika regler, se Rodhe s. 50 (§ 5 vid not 21).

[12] Tanken att endast sakrättshavare skulle vara berättigade till självständigt krav mot en skadevållare grundar sig på en romerskrättslig princip med räckvidd långt utöver skadeståndsrätten: endast sakrätter grundar över huvud taget krav emot tredje man. I skadeståndsrätten har regeln

till den del av beloppet, som täcker dess fordran. Även till utfallande försäkringsbelopp vid förlisning bör varvet äga en dylik rätt, enligt försäkringsavtalslagen 54 §,[13] men här torde man få ta hänsyn till huruvida arbetet på fartyget medfört en värdehöjning, som ej täcks av försäkringen. Gäller arbetet exempelvis en konvertering eller genomgående modernisering, och har fartyget försäkrats endast enligt sitt värde före arbetets början, synes det inte finnas utrymme för att med tillämpning av presumptionsregeln i 54 § fördela den otillräckliga ersättningen mellan intressenterna. Här föreligger inte underförsäkring, utan tillbyggnaden får anses såsom i sin helhet oförsäkrad.

Detta betraktelsesätt kan emellertid medföra en svårighet. Vi tänker oss att ett fartyg i skadat skick är värt 1 miljon, i reparerat skick 3 miljoner. Är försäkringssumman 1 miljon, kan saken sägas vara klar: reparationstillskottet är oförsäkrat. Är försäkringssumman 3 miljoner eller mer är saken likaså klar: hela bygget är försäkrat och både varv och redare får ersättning enligt 54 § försäkringsavtalslagen. Men hur förhåller det sig om försäkringssumman är 2 miljoner? Då måste tydligen avgöras om det rör sig om ett överförsäkrat vrak eller ett underförsäkrat fartyg.

F. Obligationsrättsliga verkningar

1. Vårdplikt s. 240 — 2. Försäljningsrätt s. 241.

1. Redan reparationsavtalet medför att varvet får en *vårdplikt* ifråga om fartyget. Det kan frågas om denna plikt förändras i och med att fartyget efter beställarens vägran att betala räkningen blir liggande för hans räkning. I svensk rätt torde en sådan förändring inte kunna sägas inträffa.[1] Möjligen är läget annorlun-

kommit att betydligt modifieras, se Karlgren s. 243, 247 f, och jfr närmare A. Vinding Kruse, Erstatningsretten II, Kbhvn 1965, s. 385 ff. Ehuru det icke längre kan anses *erforderligt* att den skadelidande skall äga sakrätt, medför dock en sakrätt regelmässigt rätt till ersättning.

[13] Se Hellner, s. 310. Den svenska sjöförsäkringsplanen 1957 friskriver icke försäkringsgivaren gentemot sådana sakrättsägare som sjöpanträttshavare eller retinenter, jfr 2 § i planen.

[1] Se Almén s. 738—39 (§ 55 not 22—24), Grönfors, Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter, 2 uppl. 1960, s. 46 med not

da i norsk rätt; ett rättsfall från 1960 av Hålogalands Lagmannsrett antyder att varvet skulle kunna lägga vårdansvaret helt på redaren, under förutsättning att denne har möjlighet att själv dra försorg därom.[2]

För nödvändig kostnad som varvet ådrar sig under utövandet av retentionsrätten är rederiet ersättningsskyldigt, och retentionsrätten omfattar även det krav som denna ersättningsskyldighet ger upphov till. Detta synes böra gälla även om man i enlighet med det ovan nämnda norska rättsfallet skulle anse att vårdplikten till följd av mora accipiendi övergått på redaren; ersättning bör alltså utgå där varvet vid redarens försummelse ingripit och därvid ådragit sig kostnader. »Nödvändigheten» synes här böra bedömas enligt jämförelsevis frikostiga principer, och inte endast enligt negotiorum-gestio-regler.[3]

2. I 1950 års lag om hantverkares rätt att försälja gods som ej avhämtats ges hantverkaren under vissa omständigheter en *försäljningsbefogenhet,* med rätt att för sin ersättning hålla sig till den erhållna köpeskillingen. Att denna försäljningsrätt gäller även i industriell verksamhet och att den omfattar även stora och kapitalkrävande föremål framhålles uttryckligen i lagmotiven.[4] Någon anledning att fartyg ej skulle inkluderas under lagen kan under sådana omständigheter knappast framletas. En annan sak är att försäljningsrätten kanske inte så ofta blir aktuell och att den just vid fartyg sviker där den bäst skulle behövas, nämligen vid fartygets utmätning för rederiets gäld eller vid rederiets kon-

20, Tiberg, Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1962: 5, s. 88—89 jämte det där citerade rättsfallet NJA 1932 s. 753, ND 1932 s. 478.

[2] ND 1960 s. 461. Så ock Rt 1934. 187 *Alsterhaug* med otryckt Høyesterettsdom av den 20 november 1928, se Brunsvig AfS Bd 3, s. 156.

[3] Almén s. 741 (§ 55 vid not 47) menar dock att negotiorum-gestio-principen snarast är ägnad att ge ökad ersättning, se närmare a. st. vid noterna 45—53b. Jfr i övrigt beträffande pant Undén I s. 210 med där gjorda hänvisningar.

[4] Se NJA II 1950 s. 308. Termen »hantverkare» anses här äga samma innebörd som enligt HB 17: 3, vilket lagrum tillämpats på bl. a. en ångsågs fordring på såghyra (NJA 1923 s. 421) och i princip ansetts tillämpligt ifråga om ett varvs krav för reparation av fartyg (NJA 1922 s. 360), jfr vidare ovan s. 229 not 9.

kurs.[5] Som följd av det sistnämnda förhållandet blir det eljest livligt debatterade problemet om hantverkarrättens klassificering såsom retentionsrätt eller legal panträtt såvitt angår fartyg en huvudsakligen terminologisk fråga.[6] I enlighet med bruket i branschen betecknas rätten här som en retentionsrätt.

Retinerade föremål får emellertid inte säljas utan vidare. Försäljning får inte ske förrän sex månader förflutit efter det arbetet slutfördes och fordringen förföll till betalning, och meddelande om försäljningen — som vanligen måste ske på offentlig auktion — måste lämnas till beställaren senast två månader före sexmånadersperiodens slut. Av betydelse är, att rätten ej får utövas där fordringen är föremål för rättslig prövning, se 3 §.

Försäljning av fartyg kan även tänkas ske enligt köplagens 34 §, och förutsättningarna är här lindrigare; tillverkaren får genast försälja godset där han ej »utan väsentlig kostnad eller olägenhet kan fortfara med godsets vårdande». Det förutsättes alltså inte att beställaren kan anträffas med tillsägelse att förfoga över godset.[7] Inte heller ges någon särskild regel om att försäljningsrätten skulle vara utesluten därför att fordringsbeloppet är föremål för tvist.

[5] Se härom närmare nedan, s. 245 ff.

[6] I 3 uppl. av Undén a. a. har avsnittet om hantverkares rätt att kvarhålla gods flyttats från kapitlet om retentionsrätt till det om panträtt, varvid rätten kommit att betecknas såsom legalpanträtt. En eventuell skillnad borde bli märkbar vid egendomens utmätning eller ägarens konkurs. Panträttshavaren har tänkts äga en sakrätt som kan göras gällande mot alla, inklusive konkursbo och utmätningssökande borgenärer hos pantägaren, och därför får utmätning eller konkurs hos denne inte beröva honom hans försäljningsrätt; den i konkurslagen stadgade hembudsplikten kan inte skada honom nämnvärt. Enligt samma princip borde ägarens konkurs inte påverka hantverkarens rätt att enligt 1950 års lag sälja egendomen efter viss tid. Eftersom utsökningslagen bara talar om pant — med försäljningsbefogenhet — och retentionsrätt — utan sådan befogenhet — ter det sig dock de lege lata svårt att vid utmätningen betrakta hantverkarens villkorliga försäljningsrätt såsom grund för någon vid utmätningen verksam panträtt. Den rätta lösningen torde vara att anse retentionsrätt föreligga intill dess förutsättningarna för försäljning inträtt, och panträtt därefter, jfr även KProp nr 77/1950 s. 30 och 42. Det är intressant att notera att Undén trots klassificeringen såsom legalpanträtt menar att hantverkarrätten vid utmätning måste behandlas helt och hållet som en retentionsrätt, se Undén I s. 228.

[7] Jfr Almén s. 454 (§ 34 vid not 4).

G. Sakrättsliga verkningar

1. Godtrosförvärv s. 243 — 2. Konkurrens med intecknings- och sjöpanträttshavare s. 243 — 3. Utmätning och konkurs s. 245.

Tidigare har framhållits, att även en obehörig besittare av fartyget kan med verkan mot ägaren upplåta retentionsrätt genom fartygets överlämnande för reparation.[1] Detta avsnitt skall istället ägnas konkurrensen mellan varvet och andra, som härleder sin rätt från fartygets ägare.

1. Att fartyget blir föremål för ett *senare godtrosförvärv* som skulle kunna betaga varvet dess rätt är inte särskilt troligt. Så länge fartyget kvarligger vid varvet bör traditionskravet omöjliggöra ett sådant förvärv,[2] och även om varvet skulle utlämna fartyget kan det knappast tänkas att en eventuell köpare i en sådan situation kan ha varit i den goda tro rörande fartygets frihet från retentionsrätt som måste krävas för ett extinktivt förvärv. Ett godtrosförvärv kan emellertid tänkas uppstå i den situation där ägaren olovligen har återtagit sitt fartyg, och därefter överlåtit det till någon som ej vet om det olovliga förfogandet. Som tidigare nämnts anses retentionsrätten trots återtagandet bestå mot ägaren själv, men den faller efter överlåtelsen till den godtroende förvärvaren.

När under dessa förutsättningar ett extinktivt godtrosförvärv kan förekomma, medför det att varvets retentionsrätt slutgiltigt utsläckes. I andra situationer är en köpare av fartyget icke skyddad.

2. Konflikt med *intecknings- och sjöpanthavare* i fartyget kan inträffa såväl där panträtten uppstått före retentionsrätten som där den uppstått senare, exempelvis en inteckning i fartyget eller en bärgarlönsfordran där fartyget måst bärgas i varvets vård. I

[1] Se ovan s. 232.

[2] Om traditionsregelns tillämplighet på fartyg, se ovan s. 47 ff och 69 ff. Det meddelande till varvet som skulle ha givit sakrättsskydd vid vanligt derivativt fång torde ej vara tillfyllest för godtrosförvärv, jfr Undén I s. 145, och det vore givetvis meningslöst om det är varvets egen rätt man vill utplåna.

båda fallen gäller enligt svensk rätt att retentionsrätten går efter panträtten i förmånsrättsordningen[3] — en konsekvens som ansetts nödvändig med hänsyn till bestämmelserna i 1926 års Brysselkonvention. I Norge och Danmark gäller tydligen en motsatt regel.

I ND 1922 s. 553 fastställde Norges Høyesterett att retentionsrätten går före envar sjöpanträtt, och i ND 1926 s. 93 kom Østre Landsret i Danmark till samma resultat beträffande en kommun-dockägares ställning i förhållande till sjöpanthavare. Båda dessa rättsfall inträffade före konventionens införande, men härom har i norsk doktrin uttalats att eftersom ingen ändring i den lagliga prioritetsordningen skett, så måste rättsfall från före konventionen fortfarande äga prejudikatvärde.[4] I Danmark har Højesteret sedermera på samma sätt avgjort frågan till retinentens förmån. I ND 1932 s. 401 och 429 hade sålunda retinenten träffat överenskommelse med sjöpanthavare om att deras rätt skulle bestå i köpeskillingen; det ansågs att sjöpanträttshavarna hade måst respektera retentionsrätten om fartyget funnits kvar, och att detsamma måste gälla om det belopp som enligt överenskommelsen skulle träda i fartygets ställe.

Den nya panträttskonventionen 1967 bör emellertid komma att på denna punkt medföra en förändring för norsk och dansk rätts vidkommande. I konventionens art. 6 mom. 2 stadgas nämligen, att varvs retentionsrätt *skall* följa efter de i förslaget särskilt stadgade sjöpanträtterna. Beträffande konkurrensen med inteckningshavare sägs i samma moment att retentionsrätten »må» tillåtas gå före inteckningarna, och att retentionsrätten då kan vara gällande (»may be exerciseable») trots eventuella inteckningar i fartyget. Det nuvarande svenska systemet kan tydligen behållas. Den citerade artikeln tillåter vidare en retentionsrätt för byggnadsvarv med samma förmånsrätt som reparationsvarvets, vilket blir aktuellt för den händelse det blir möjligt att överföra äganderätten genom att registrera bygget på beställaren.

Vad sjöpanträtterna beträffar kan det för varvet vara av betydelse att dessa ofta är grundade på krav som är summamässigt begränsade, varför det vid försäljning av fartyget kan bli en del över åt varvet. En nyligen publicerad studie utvisar vilka avsevär-

[3] Se HB 17:2 om sjöpanträtt och 17:3 st. 2 om inteckning. Om retentionsrätt stadgas i HB 17:3 st. 3 att den kommer »därefter».
[4] Rygh s. 71 f, Brunsvig i AfS Bd 1 s. 278 f.

da överskott över begränsningssumman man har att räkna med i olika länder.[5]

3. *Utmätning och konkurs* som drabbar redaren[6] aktualiserar speciellt frågan om varvets sakrättsskydd som retinent. Rättsverkningarna är helt lika där fartyget enligt konkurslagens huvudregel säljs i utsökningslagens ordning, emedan detta medför att utsökningslagens regler om retinentens sakrättsskydd blir att tillämpa.[7]

Utsökningslagens bestämmelser medför att varvet inte kan motsätta sig utmätningen och inte heller kan kräva full lösen som förutsättning för att utmätning skall ske.[8] Ifråga om fartyg gäller denna regel panträtt lika väl som retentionsrätt, och varvets ställning stärks sålunda inte genom att dess rätt betecknas som en legalpanträtt.[9] Varvet måste alltså under alla omständigheter finna sig i att fartyget utmäts, och det får sedan njuta sin förmånsrätt enligt HB 17: 3, varom yrkande enligt stadgande i utsökningslagen 139 § måste framställas redan före försäljningen, som sker på auktion.

Den exekutiva försäljningen medför som tidigare nämnts att såväl inteckningar som sjöpanträtter faller vid försäljningen; de erhåller sedan ersättning enligt förmånsordningen, före varvets retentionsrätt. Att varvet måste räkna med att det ofta inte blir någonting över sedan sjöpanträttshavare och inteckningshavare fått sitt, torde framgå av den tidigare redovisade undersökningen av sjöpanträtter såsom belastning på inteckningssäkerheten. Emellertid kan överenskommelse även träffas om inteckningars bestånd i fartyget, mot en motsvarande reduktion av priset.[10] Varvet har

[5] Pineus, Limited Liability in Collision Cases, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1965. 5.

[6] *Varvets* konkurs eller utmätning av varvets rätt medför givetvis endast att varvets rätt övertages av konkursbo eller utmätningsman, medan redaren i övrigt har separationsrätt enligt allmänna regler.

[7] Se Welamson s. 404, samt beträffande förutsättningarna för annan än exekutiv försäljning, nedan s. 285 ff.

[8] UL 71 §.

[9] UL 71 §. Den som har handpanträtt »vare dock, *där egendomen icke utgöres av fartyg* eller gods i fartyg . . ., ej pliktig att lämna panten från sig, med mindre full lösen därför gives». Vad som kan gälla om vanligt lösöre är mer osäkert, jfr ovan s. 242 not 6.

[10] UL 95 § 2 st.

intet inflytande över om ett sådant övertagande skall ske, och övertagandet torde i regel inte påverka varvets ställning.

Den i det föregående omtalade *detentionsrätten,* alltså ett tillverkningsvarvs rätt att hålla det nybyggda fartyget inne i väntan på betalning, medför en betydligt starkare position för varvet än den retentionsrätten ger. Redarens borgenärer har här inte möjlighet att åtkomma något annat än den villkorliga äganderätt som tillkom redaren, d. v. s. de kan utmätningsvis försälja endast denna rätt, och varvets återhållsrätt består sålunda till dess det erhållit betalning.[11]

Vid *konkurs* gäller, i likhet med vad som stadgats beträffande panträtt,[12] att retinenten inte behöver särskilt bevaka sin fordran. Försäljning sker emellertid regelmässigt i utsökningslagens ordning, och retinenten måste då enligt utsökningslagen 139 § bevaka sin fordran vid försäljningen. Endast konkursförvaltningen har möjlighet att ombesörja en försäljning annorledes än utmätningsvis, men i sådant fall har »inteckningshavare vilkens fordran ej kan tillfullo gäldas» möjlighet att motsätta sig en sådan försäljning.[13] Endast där man vid försäljning i annan ordning — mest praktiskt är väl att tänka sig en underhandsförsäljning — kan uppnå ett särskilt gynnsamt bud, som ingen intressent kan vilja motsätta sig, kan det förväntas att en sådan försäljning kan genomföras.

Även retinenten har, enligt konkurslagen 73 § 1 st., möjlighet att tillse att försäljningen sker i utsökningslagens ordning.[14] Går han med på annan försäljning kan sådan ske under nyss angivna förutsättningar. Vid sådan försäljning kvarstår sjöpanträtterna i fartyget,[15] men det praktiseras att sjöpanträttshavarna blir ut-

[11] Se härtill Almén, s. 150—52 (tillägg till § 14), samt s. 482 ff (§ 36 vid not 48 ff).

[12] Enligt KL 195 § är retinent i konkurssammanhang generellt likställd med panthavare. Skillnaden uppkommer där försäljningen kan ske utmätningsvis.

[13] KL 71 § 4 st.

[14] Enligt lagrummet måste varvet först hembjuda fartyget till konkursförvaltningen — som kan lösa ut varvet genom att betala fordringen. Eftersom det gäller fartyg har retinenten däremot ingen möjlighet att själv ombesörja försäljning i annan ordning än utmätningsvis.

[15] Enligt 270 § sjölagen bortfaller dessa endast vid exekutiv försäljning.

lösta med rätt att för sina krav hålla sig till köpeskillingen med oförändrad förmånsrätt.[16] Inte heller inteckningarna påverkas direkt av försäljningen, men denna blir inte definitiv förrän icke täckta inteckningshavare ingivit sina inteckningar för dödning.[17] Retinenten får utdelning enligt förmånsrättsordningen, alltså efter inteckningshavarna. I regel ger underhandsförsäljningen bättre resultat än en exekutiv försäljning, och retinenten har sällan anledning att insistera på den senare försäljningsformen, vilken som vi sett ofta lämnar honom helt utan ersättning, i varje fall vid försäljning av intecknat fartyg.

Som sammanfattning kan sägas, att retentionsrättens dåliga förmånsrätt bland säkerhetsrätterna i fartyg medför att varvet blir betydligt sämre tillgodosett vid fartygets utmätning eller rederiets konkurs än som är fallet med retinenter av vanlig lös egendom. Som tidigare framhållits kan emellertid varvet ibland ha en egen sjöpanträtt,[18] vilket betydligt stärker dess ställning.

H. Retentionsrättens upphörande

Tidigare har framhållits, att retentionsrätten upphör genom *fordringens upphörande,* genom *besittningens upphörande* eller genom att fartyget blir *immunt* mot vidare utövande av retentionsrätt, samt genom fartygets *undergång.* Här återstår egentligen endast att framhålla, att även fartygets *försäljning* kan medföra retentionsrättens upphörande.

Upphörande genom försäljning sker där varvet säljer fartyget enligt 1950 års lag om hantverkares rätt att försälja ej avhämtat gods, eller enligt köplagens 34 §. Varvets försäljning av fartyget medför uppenbarligen retentionsrättens upphörande, även om fordringen ej blir täckt av försäljningssumman. Oavsett om fartyget ligger kvar vid varvet för eventuella kompletteringsarbeten har alltså retentionsrätten för de vid försäljningstillfället gjorda arbetena upphört. Vid försäljning i utsökningslagens ordning upphör retentionsrätten enligt uttrycklig bestämmelse i samma lags 95 § 4 st.

[16] Jfr NJA 1956 s. 562, ND 1956 s. 649.
[17] KL 71 § 4 st, se närmare nedan, s. 286.
[18] Se ovan s. 80, jfr s. 156 f.

I. Övriga retentionsrätter

Vad som hittills sagts i detta kapitel avser varvens retentionsrätt, främst för reparationskostnader. Andra retentionsrätter som kan drabba fartyg är retentionsrätterna för vissa kanalavgifter,[1] bärgares retentionsrätt enligt sjölagen 229 §, retentionsrätten för sjöfynd[2] samt fiskerättshavares retentionsrätt i tjuvfiskares fartyg och redskap.[3] Av dessa kan den första stundom sägas angå kredit,[4] medan detta svårligen kan gälla om bärgares retentionsrätt[5] och aldrig om retentionsrätten för sjöfynd och tjuvfiske. Kanalernas retentionsrätt aktualiseras särskilt när den jämligt stadganden i vissa kanalreglementen utövas till säkrande av tidigare pålupna avgifter, vilkas sjöpanträtt preskriberats. Det eljest uppställda kravet på konnexitet är här sålunda mildrat, men det finns knappast anledning att av denna anledning förvägra retinenten sakrättsskydd.

De nämnda retentionsrätterna är liksom hantverkarens (varvets) retentionsrätt hos oss placerad efter inteckningarna i prioritetshänseende, och de jämställes i HB 17: 3 uttryckligen med hantverkarens nyssnämnda rätt. I den nya panträttskonventionen är de båda kategorierna emellertid inte helt jämställda. Reparationsvarvets retentionsrätt »må» placeras före inteckningarna, medan övriga retentionsrätter alltid måste placeras efter dessa.[6] Hos oss

[1] Se ovan s. 79.

[2] Lagen om sjöfynd 1918, 4 §.

[3] Lagen om rätt till fiske 1950, 37 §.

[4] Såsom ovan s. 79 framhålles avser dock denna retentionsrätt mestadels straffavgifter.

[5] Bärgarlön utgår ej sällan på grund av avtal, men den förfaller praktiskt taget aldrig till betalning förrän företaget avslutats enligt no-cure-no-pay-principen. Skulle någon kredit utöver detta kunna säkras av retentionsrätten måste den innebära att fartyget innehålles under tiden. I så fall kunde retentionsrätten få betydelse efter ett år, då sjöpanträtten preskriberats, och intill dess att själva bärgarlönskravet preskriberats, vilket sker efter två år.

[6] Panträttskonventionen artikel 6 mom. 1. Här omtalas även möjligheten av andra sjöpanträtter; det skulle för vår del närmast ifrågakomma att konservera sjöpanträtten enligt 267 § punkt 6 för felaktiga konossementsuppgifter.

bör detta inte medföra några förändringar, eftersom det knappast finns anledning att ändra nu gällande ordning enligt vilken även varvens retentionsrätt går efter inteckningarna.

J. Avslutning

Den svenska handelsbalken placerar retentionsrätten i förmånshänseende efter samtliga normala sjöfordringar; efteråt kommer endast de ganska speciella förmånsrätterna för förskott till varvsägare för byggande av fartyg (HB 17: 5 st. 2) och partredares förskott till medredare enligt sjölagen 17 § (HB 17: 7 st. 1), vilka blott i undantagsfall kan tänkas komma att konkurrera med retentionsrätt. Den speciella och särskilt gynnade sjörättsliga förmånsrättsordningen upprätthålles därför på retentionsrättens bekostnad utan att lida något märkbart intrång av denna. Ett införande av den nya panträttskonventionens grundsatser behöver inte medföra några förändringar i detta avseende.

Kap. VI. Övriga säkerhetsformer

Under ovanstående rubrik sammanfattas här vissa säkerhetsformer som förefaller att kräva mindre utförlig dryftning. Den enda av dessa som i någon mån kan sägas vara användbar som instrument för den reguljära fartygskrediten är företagsinteckningen, vilken — såsom vi sett vid behandlingen av fartygsbyggesinteckning — kan nyttjas till att säkra en permanent kreditgivning till varvsrörelse. De övriga här nämnda säkerhetsformerna har av skilda anledningar begränsat intresse: byggherrens förmånsrätt för förskott torde komma att avskaffas inom en nära framtid, redarens förmånsrätt för förskott till medredare har ett mycket speciellt användningsområde, och utmätningssökandens förmånsrätt är knappast någon egentlig kreditsäkerhet och ger en mycket ringa förmån för den utmätningssökande borgenären.

A. Byggherres förmånsrätt för förskott

1. Legislativ bakgrund s. 250 — 2. Registrering av byggnadskontrakt s. 251 — 3. Säkerhetsformens svagheter s. 252.

1. Om beställaren av ett fartyg har lämnat förskott för bygget kan han som tidigare framhållits enligt nuvarande regler erhålla förmånsrätt i det byggda enligt HB 17: 5 2 st., under förutsättning att vissa i sjölagen 3 § föreskrivna formaliteter iakttagits. Denna förmånsrätt har tillkommit som en motsvarighet till den redan före 1734 års lag bestående förmånsrätten för förlag till drivande av bergsbruk, sedermera utsträckt till att omfatta även manufakturerna.[1] Säkerhetsformen är sålunda på långt håll släkt med den nuvarande företagsinteckningen, och den har något överlevt sin

[1] Sålunda Hambro s. 408, Dahlström s. 22. Förmånsrätten för förskott finns dock stadgad redan i ursprungliga HB 17: 7, som hänvisar till det »bilbrev» varom talas i 1667 års sjölag Bodmeri-balken 9 Cap.: »Hafwer någor sådant bilbrev, som i siölagen beskrifwit är; äge han förmon i skieppet, så ock i godset, tå skiepsfolk betaldt är, som i 5. § är sagdt» (besättningen hade bästa förmånsrätt).

närmare släkting förlagsinteckningen. Överlevandet kan emellertid knappast bli långvarigt; vid införande av en verklig fartygsbyggesinteckning inom en nära framtid torde det knappast längre finnas något utrymme för någon ytterligare särinteckning i fartygsbygget. Den nedanstående korta redogörelsen utgår därför helt från nu gällande regler om fartygsinteckning och annan panträtt i fartyget.

Förmånsrätten tillkommer enligt handelsbalkens regel byggherren — »den för vars räkning fartyg bygges». Detta hindrar ej att fordringen kan överlåtas med bibehållen förmånsrätt, och så torde ofta ske till någon bank eller kreditinstitut som finansierar bygget. Vad som intecknas är emellertid byggherrens förmånsrätt, och det finns ingen möjlighet att enligt det nämnda stadgandet tillskapa olika inteckningar med konkurrerande förmånsrätt för olika kreditgivare.

2. Förutsättning för den nu nämnda förmånsrättens uppkomst är att en särskild handling om förskottet utställes, i gamla HB 17 liksom i 1667 års sjölag kallad bilbrev — en term som sjölagen sedermera kommit att använda i annan mening.[2] Handlingen skulle enligt sjölagens tidigare formulering betyga, att byggherren givit varvsägaren förskott av penningar eller material. Sedan Högsta Domstolen i ett mål angående förskott till byggande av krigsfartyg avgjort att lagrummet gav förmånsrätt endast för förskott som redan var uttaget — alltså ej endast beviljat — vid handlingens upprättande,[3] ändrades formuleringen till att avse inte bara givna förskott utan även förskott som byggherren utfäst sig att giva. På så sätt kom redan ett byggnadskontrakt med föreskrift om förskottsbetalning att utgöra en användbar grund för en

[2] Bilbrevet i 1864 års sjölag är en handling som betygar för vems räkning och efter vilka huvudmått ett fartyg blivit byggt och som dessutom utvisar att fartyget icke häftar för någon skuld (jfr särskilt Dahlström s. 11, dens. s. 18 och Hambro s. 15); denna handling grundas på en *bilattest,* vilken senare fortfarande är i bruk (RegF § 5 st. 2). Om det äldre bilbrevet, se ovan not 1.

[3] NJA 1897 s. 603, avseende förskott å tillhopa 1 375 000 kronor för byggande av pansarbåten Tor, samt det under samma rubrik redovisade målet angående förskott till byggande av torpedkryssaren Ejdern.

Y genom l. 26/5 1899
se NJA II 1899 nr 11 n. 40

förmånsrätt, som efter hand utsträcker sig till lämnade byggnadsämnen eller till vad som med förskottet tillverkats.

För att förmånsrätten skall bli verksam krävs emellertid ytterligare en publicitetsåtgärd: kontraktet skall, enligt sjölagen 3 §, intas i protokollet hos rådhusrätten i den stad, där byggnaden verkställes, eller, om byggnadsorten är belägen å landet eller i stad utan rådhusrätt, hos närmaste rådhusrätt. Hos rådhusrätten handläggs ärendena om byggnadskontraktens intagande i regel av inskrivningsdomaren, såvida den interna arbetsordningen ej är reglerad på annat sätt.[4] Kontraktet skall sålunda som regel inges till rättens inskrivningsavdelning för att av denna intas i bouppteckningsprotokollet.[5] Hur den som söker upplysning om huruvida ett visst fartygsbygge är besvärat av förmånsrätt för lämnat förskott skall kunna kontrollera förekomsten av inskrivna kontrakt har lagen inte reglerat. I Stockholm har inskrivningen hittills handlagts av sjörättsavdelningen på rådhusrätten, och kontroll har kunnat ske genom att man går igenom avdelningens ärendeförteckning för den tid som kan vara aktuell.

3. Den här diskuterade säkerhetsrätten har från flera synpunkter ett rätt begränsat värde. För det första är *förmånsrätten* ganska dålig, och förskottsgivaren kan icke hindra att fartyget vid mätdäckets läggande registreras och därefter intecknas för varvsägarens gäld, varvid inteckningshavarens säkerhet går före förskottsgivarens. Enligt de exekutionsrättsliga reglerna finns inte ens någon teknisk möjlighet att bevaka förmånsrätten, sedan bygget väl blivit registrerat såsom fartyg.[6] Om vederbörande förrättningsman är beredd att sätta sig över detta — som måste vara en ren lapsus av lagstiftaren — tillkommer efter fartygets sjösättning den möjliga ytterligare belastningen av sjöpanträtter som kan ha uppstått, och som har bästa rätt i fartyget. Säkerheten är sålunda av störst betydelse under början av byggnadstiden.

[4] Se 7 § lagen om handläggning av domstolsärenden. I Stockholm har dock förskottsärendena hittills handlagts av sjörättsavdelningen, enligt interna bestämmelser.

[5] Att det är i bouppteckningsprotokollet (sic!) som kontraktet skall intagas stadgas numera uttryckligen i protokollskungörelsen 31 §.

[6] Se nedan, s. 294.

Förskottsgivaren måste även stå tillbaka för åtskilliga »landkreditorer» nämligen de som har förmånsrätt enligt HB 17: 4 — främst de varvsanställda, vilkas lönekrav är säkrat enligt nämnda lagrum. Säkerheten är visserligen ur förmånssynpunkt bättre placerad än företagsinteckningen, men man bör då komma ihåg att en vanlig företagsinteckningshavare inte behöver befara konkurrens med andra slags inteckningshavare och sjöpanträttshavare; de som har företagsinteckning i varv har dock i viss mån en mindre gynnad ställning, såsom vi skall se i följande avsnitt.

Ett annat problem är *fastställandet av den belastade egendomen*. Klart är läget visserligen när förskottet lämnats i form av material; under förutsättning att detta kan identifieras såsom det av beställaren lämnade och att det inte infogats i något annat fartyg är förmånsrätten verksam. Läget är svårare för beställaren när förskottet lämnats i form av kontanter. Vad varvet förvärvar utifrån för de lämnade kontanterna belastas inte omedelbart av förmånsrätten, vare sig materialet kan visas vara destinerat till beställarens fartyg eller icke. Förmånsrätten uppkommer först när någonting »tillverkats» som kan visas vara bestämt för fartyget; om detta kan visas, består förmånsrätten i det tillverkade i den mån förskottet varit tillräckligt för materialanskaffningen. Om förskottet är på 100 000 kronor och material anskaffats för 200 000 kronor kan beställaren tydligen inte göra gällande förmånsrätt i mer än hälften av den summa som de tillverkade föremålen kan inbringa.

Å andra sidan förutsätter regeln i HB 17: 5 uppenbarligen icke att det tillverkade skall vara någon omedelbar del av fartyget. Om det exempelvis kan visas att förskottet använts för tillverkning av ett framdrivningsmaskineri som är avsett för fartyget, har beställaren sin säkerhet i detta, även om det icke är infogat i skrovet.

Regeln om att den som givit penningförskott får förmånsrätt endast i sådant som tillverkats med användande av förskottet förestavas tydligen inte enbart av identifikationssvårigheter, ty i varje fall där varvet endast har en bädd och bygger endast för förskottsgivarens räkning kan det ju inte vara någon svårighet att konstatera vart inköpt byggnadsmaterial är destinerat.[7] För en

[7] Regeln kommer från ursprungliga HB 17: 7, som på samma sätt stadgade att den som givit förlag till drivande av bergsbruk eller andra sådana

vanlig beställare medför regeln påtagliga svårigheter. Säkerheten kommer bäst till sin rätt om beställaren själv ombesörjer inköp av material och låter märka detta såsom destinerat till bygget. Detta förutsätter emellertid ett engagemang i bygget för vilket de flesta kreditgivare inte är rustade och av vilket få är tilltalade.

Även *registreringsförfarandet* får sägas innebära en nackdel, därför att byggnadskontraktet kommer att intas icke i det vanliga inteckningsregistret utan i ärendeförteckning och avhandlingsprotokoll, bland ärenden av ganska olika slag. Önskvärt är uppenbarligen att alla belastningar i fartyget från början kan kontrolleras på ett enda uppslag.

Till följd av de nämnda begränsningarna och nackdelarna kan förmånsförskottet inte betraktas som någon fullgod säkerhet, och fartygsbyggesinteckningen kommer utan tvivel att bättre tillgodose förskottsgivarens behov. Detta hindrar inte att förskottsinteckning har förekommit i icke ringa utsträckning även under senare år.

B. Företagsinteckning

Företagsinteckningen är direkt arvtagare till förlagsinteckningen, vars sjörättsliga motsvarighet är den i föregående avsnitt behandlade förmånsrätten för förskott till fartygsbygge. Företagsinteckningen hör sålunda i grund och botten till »landsäkerheterna» och får användning på fartyg endast under byggnadsstadiet. Inteckningsformen har i huvudsak behandlats tidigare i samband med fartygsbyggesinteckningen och skall här endast uppmärksammas i vissa huvuddrag, som kan ge en föreställning om dess värde för kreditgivaren.

Företagsinteckningen är uppenbarligen inte användbar för den

verk skall njuta förmån i det som därmed är tillverkat; om fartyg stadgades att den som har bilbrev skall äga förmån i »skieppet». Detta lagrum ändrades emellertid vid tillkomsten av förlagsinteckningsförordningen 1883, så att förlagsinteckningen kom att avse bl. a. »produkter och råämnen», som användes i förlagsrörelsen. Någon motsvarande utökning skedde aldrig beträffande den sjörättsliga motsvarigheten, som då placerats i HB 17: 5.

som lämnar kredit endast för ett visst fartygsbygge, men den kan vara ett lämpligt kreditinstrument för en permanent finansiär av varvsverksamheten. Om permanentfinansiären skall lämna medel inte bara till varvets anläggningar utan även till pågående byggen är en motsvarande utsträckning av säkerhetsunderlaget ekonomiskt motiverad. Inteckningen kommer då att i princip täcka de olika fartyg som varvet har under byggnad.

I praktiken torde emellertid för närvarande företagsinteckningens utsträckande till fartyg under byggnad inte medföra någon säkerhet att räkna med. Förmånsrätten är visserligen allmänt sett inte dålig, så länge de sjörättsliga kraven kan hållas tillbaka. Företagsinteckningen kommer före fastighetsinteckningen — med vilken den dock aldrig kommer i konkurrens — och efter lönekraven i HB 17: 4. Om emellertid byggnadsverksamheten delvis finansieras av förskott från beställare, så kan beställarna erhålla sådan förskottsinteckning som behandlas i föregående avsnitt och kommer då före företagsinteckningshavarna i förmånsrättsordningen.

Om förskottsinteckningen försvinner vid införandet av fartygsbyggesinteckning bortfaller denna svårighet, men det beror på fartygsbyggesinteckningens anordnande om företagsinteckningens utsträckning till bygges över huvud taget skall kunna behållas. Denna fråga har studerats vid behandlingen av fartygsbyggesinteckningen.[1]

Företagsinteckningens karaktär av »landsäkerhet» medför att fartygsbyggena under alla omständigheter på ett tidigare eller senare stadium måste försvinna från inteckningshavarens räckhåll. Enligt nuvarande regler sker detta så snart fartyget blivit inteckningsbart, d. v. s. vid registreringen vilken för närvarande kan företas redan efter mätdäckets läggande.[2] Hur det skall bli i framtiden är inte klart, men det synes önskvärt att det värdefulla säkerhetsobjekt som ett kollektiv av fartygsbyggen kan vara skall kunna utnyttjas i största utsträckning. Om fartygsbyggesinteckningen anordnas så att den ej utesluter en företagsinteckning omfattande även fartygsbyggen, såsom jag härovan har rekommenderat, så bör fartyget fortsätta att stå till företagsinteck-

[1] Se ovan, s. 207 f.
[2] Se ovan, s. 200 f.

ningshavarnas förfogande åtminstone intill fartygets sjösättning eller den däremot svarande tidpunkt då fartyget kan bli belastat med sjöpanträtter. Härigenom skulle bygget i ett relativt klart definierat moment komma att undandras »landkreditorerna» och såsom fartyg bli underkastat den särskilda sjörättsliga säkerhetsordningen.

I företagsinteckningslagen har genomförts en allmän princip enligt vilken företagsinteckningshavarnas säkerhet omfattar även fordringar i rörelsen. Bland dessa inkluderas bl. a. köpeskillingsfordringar för försåld företagsegendom. Eftersom det färdiga fartyget aldrig — i sitt färdiga skick — varit företagsegendom i denna mening, skulle köpeskillingsfordringen inte kunna inkluderas, så länge nuvarande äganderättsordning behålles. Detta synes vara en inkonsekvens som bör rättas till. Det kan inte inses varför varvens ofta mycket betydelsefulla fordringar på betalning för levererade fartyg inte skulle ingå i den inteckningsbara företagsegendomen. Att varvet kanske själv intecknar fartyget för sin fordran är ingen anledning till att denna ej gentemot den permanente finansiären i sin tur skall kunna tjäna som säkerhet.

Om företagsinteckningen gäller i fartyget endast intill sjösättningen, och om sedermera köpeskillingsfordringen blir på liknande sätt belastad, kunde man befara att kontinuiteten i täckningen kunde brytas, särskilt vid mindre varv som bygger få fartyg åt gången. Det skulle uppstå ett »hål» i täckningen från sjösättningen till dess köpeskillingen blivit intjänad genom fartygets leverans. Betydelsen härav bör dock ej överbetonas. Den förlorade säkerhetens värde har vid sjösättningen varit förhållandevis lågt, medan den då obetalda del av köpeskillingen som kan intjänas genom leveransen är betydande — i dagens läge ofta åttiofem procent av kontraktspriset. Det gäller för kreditgivaren att tillse att konkursboet övertar uppgiften att färdigställa fartyget, så att säkerheten i denna köpeskillingsfordran kan realiseras.

Företagsinteckningshavarens säkerhet hotas ej på samma påtagliga sätt som det färdiga fartyget av risken för materiell förstörelse, utländska myndighetsingripanden o. s. v., men säkerhetsobjektet är ändå på många sätt riskabelt. I synnerhet hotar risken att varvet inte skall bli istånd att fortsätta verksamheten, och att detta skall ske i en tid av trög marknad då fartygsbyggen på sliparna

är mycket litet värda. Mot detta skyddar egentligen ingenting annat än en riktig bedömning, och inteckningshavarna måste täcka sig genom ränte- och betalningsvillkoren i övrigt eller genom ytterligare säkerhet. Det är betydelsefullt att observera att en köpare av varvet icke kan påfordra att få fullborda fartygsbyggena och så intjäna det kontraherade priset.

I viss mån hotas varvsrörelsen naturligtvis liksom annan egendom även av materiell förstörelse. Företagsinteckningen är ingen sakrätt, och det är ej helt säkert i vad mån en intressent sådan som inteckningshavaren kan äga rätt till skadeersättning som utgår från tredje man.[3] Härvidlag klarläggs emellertid ställningen av företagsinteckningslagens 4 § punkt 5, som utsträcker inteckningshavarens säkerhet till fordran å ersättning i anledning av att företagsegendom skadats eller gått förlorad. Såvitt avser försäkringsersättning skyddas företagsinteckningshavaren av reglerna om tredjemansförsäkring i försäkringsavtalslagens 54 och följande paragrafer.

Sammanfattningsvis kan företagsinteckningens utsträckning till fartygsbyggen betecknas som en för närvarande föga värdefull förmån, vilken genom en lämplig anordning av fartygsbyggesinteckningen kan förvandlas till en betydelsefull säkerhetsförstärkning för den permanente varvsfinansiären.

C. Medredares förskott

I partrederi råder ett gemensamhetsförhållande med avseende på fartygets användning, och en viss ordning finns för fattande av majoritetsbeslut i sådana frågor;[1] därjämte finns regler om att den löpande driften ombesörjes av huvudredaren, om ock med viss skyldighet att i viktigare angelägenheter konsultera sina medredare.[2]

Alla behöriga beslut ådrar delägarna personligt ansvar för full-

[3] Jfr ovan s. 123 not 32.

[1] Sjölagen 12 §.

[2] Sjölagen 11 § samt 13 § om skyldighet att, »där ej tvingande omständigheter hindra», kalla medredarna till överläggning eller eljest inhämta deras föreskrifter.

görande, var och en i förhållande till hans andel.[3] Om tillskott krävs måste varje medredare bidra därtill i förhållande till sin andel. Vägrar en redare att tillskjuta det belopp som faller på hans del, kan det för driftens upprätthållande vara nödvändigt att huvudredaren eller någon annan bland medredarna förskotterar beloppet. Om rörelsen sedermera ger vinst, har den försumlige delägaren anspråk endast på redovisning för överskott utöver vad som förskotterats,[4] och någon annan rätt äger inte heller den som förvärvat den försumliges fartygslott.[5] Vinsten tjänar sålunda som säkerhet med bästa rätt för det givna förskottet. Härutöver ger lagen (sjölagen 17 §) förskottsgivaren en panträtt i fartygslotten och en förmånsrätt enligt HB 17: 7.[6] Lagmotiven ger ingen klar bild av hur dessa rättigheter förhåller sig sinsemellan,[7] och inte heller de norska och danska parallelltexterna ger någon omedelbar ledning, eftersom motiven till den svenska påpekar att det inte varit möjligt att upprätthålla »ens» yttre överensstäm-

[3] Sjölagen 9 §.

[4] Sjölagen 17 §: »... äge ock, i avräkning å sin fordran, i den försumliges ställe uppbära den utdelning, som på dennes andel belöper». I 1887 års betänkande med motiv till den nya regeln (förslagets 18 §) anföres på s. 26 att detta innebär att den försumlige ej äger rätt till del av fraktintäkt utan endast har ett redovisningskrav.

[5] Sjölagen 21 § 1 st.

[6] Förmånsrätten var enligt sjölagen 1864 placerad i samma lags 275 §, bland de vanliga sjöfordringarna, men detta ansågs av kommittén principiellt felaktigt, eftersom objektet för säkerhetsrätten här inte kunde vara den för varje resa särskilt konstituerade sjöförmögenheten. Om prioriteten sägs endast att förmånsrätten ansetts »lämpligen» böra få plats i HB 17: 7. F. ö. torde observeras att förmånsrätten i HB 17: 7 sägs gälla »i fartyget». Detta torde få tillskrivas ett misstag, och i motiven till 1887 års förslag, s. 26, framhålls uttryckligen att förmånsrätten inte kan gälla i annat än vederbörande medredares andel.

[7] Stadgandets formulering ger närmast intrycket att panträtten och förmånsrätten är helt skilda rättigheter, varav den förra belastar fartygslotten i varje ägares hand medan den senare endast gäller mot den försumlige redaren personligen, och intrycket förstärks närmast av sjölagen 21 §, som har en regel om avräkning mot lottförvärvarens fraktkrav men som inte stadgar något om förmånsrätt i fartyget. »Panträttens» ställning vore emellertid då helt odeciderad, isynnerhet som utsökningslagen inte innehåller några särskilda regler härom. Jfr 1887 års betänkande, s. 27.

melse vid paragrafens utformning.[8] Tydligen är dock meningen att panträtten skall vara förenad med den nämnda förmånsrätten, så att förmånsrätten följer andelen vid dennas försäljning till tredje man.[9] Panträtten bör kunna utövas genom exekutiv försäljning av fartygslotten, vilken då säljes med förbehåll för övriga rättigheter i fartyget.[10] Om rederiet säljer hela fartyget bör förskottsgivaren framför ägaren av den belastade lotten kunna tillgodogöra sig vad som krävs för täckande av förskottet, men vid konkurrens med lottägarens bättre prioriterade borgenärer måste han stå tillbaka.

Den här nämnda säkerhetsrätten kan knappast fungera som instrument för den ordinarie krediten, men den kan tänkas medföra en viss förstärkning av säkerheten för den kreditgivare, som velat säkra sig genom att förvärva ett ägareintresse i fartyget.[11] Det är då av intresse att konstatera vilka slags förskott av denne som är säkrade.

Den äldre motsvarigheten till pant- och förmånsrätten i sjölagen 17 § återfinnes i 7 § av 1864 års sjölag, och den avsåg där »alla utgifter för fartygets byggande, utredande och underhåll». Genom 1891 års ändringar omformades paragrafen för större överensstämmelse med de norska och danska reglerna till att avse utlägg »för bestridande av de utgifter, som av rederirörelsen påkallas»; någon förändring i sak var dock, såvitt framgår av motiven, inte avsedd.[12] Säkerhetsrätten enligt nuvarande sjölagen 17 § skulle alltså kunna användas även där förskottet avsett byggande av fartyget. I detta avseende kan partrederiet som helhet skydda sig

[8] Den norsk-danska regeln ger en »panträtt, som går före ... (vissa andra rättigheter)».

[9] Principen i partrederi är att den nye redaren genast inträder i den gamles alla rättigheter och förpliktelser mot medredarna, sjölagen 21 §, jfr 1887 års betänkande till 22 § s. 30. Jfr den norsk-danska formuleringen ovan not 8.

[10] Utsökningslagen 92 §.

[11] Jfr ovan, s. 74 f.

[12] Sålunda 1887 års betänkande s. 26: »På det en delegares tredska eller oförmåga att fullgöra denna skyldighet ej må genom deraf vålladt afbrott i rörelsen medföra skada på de öfriga, medgifver förslaget, liksom 7 § SjöL., en hvar af dem rätt att sjelf förskjuta de medel, som bort af den försumlige erläggas».

genom att utta byggnadsförskottsinteckning enligt vad tidigare har sagts; gentemot medredare äger sedan förskottsgivaren förmånsrätt enligt förevarande lagrum. I övrigt tjänar den här diskuterade förskottspanten som säkerhet för olika utgifter för fartygets drift, inklusive kostnader för företagna reparationer.

Förmånsrätten går som tidigare nämnts enligt HB 17: 7 och rubbar inte beståndet av några i hela fartyget gällande rättigheter.[13] Både sjöpanträttshavare och inteckningshavare får sålunda sitt ur fartyget innan förskottsgivaren kan framställa några anspråk mot sin medredare, och även vissa av dennes personliga borgenärer, nämligen de som har säkrade lönekrav o. d. enligt HB 17: 4, äger företräde till den utdelning som efter försäljning av fartyget faller på medredarens lott.

Enligt sjölagen 17 § kan förskottsgivaren skydda sin säkerhet för återkravet genom särskild försäkring, som kan tecknas på medredarens bekostnad. Regeln utgår från att fartyget i partrederi inte försäkras i sin helhet, utan att partredarna var för sig försäkrar de olika andelarna.[14] I dagens situation torde dock regelmässigt försäkring tecknas för fartyget i dess helhet, och förskottsgivarens rätt skyddas då på samma sätt som övriga intressenters av regeln i försäkringsavtalslagen 54 §, från vilken varken kaskovillkoren eller sjöförsäkringsplanen innehåller något avsteg för berörda fall.

Förskottssäkerheten har kort giltighetstid och preskriberas på ett år.

D. Utmätningssökandens förmånsrätt

Den som inte har betingat sig någon särskild säkerhet kan ibland i efterhand skaffa sig en förmån genom att före annan borgenär begära utmätning hos gäldenären. Utmätningssökanden får då en förmånsrätt till betalning ur den utmätta egendomen; utomlands används ofta konstruktionen att utmätningen medför en panträtt (»exekutiv pant» eller »utmätningspant») i utmätningsgod-

[13] Jfr även UL 92 §.
[14] Se härom särskilt Dahlström s. 28 f.

set.[1] Den nämnda förmånsrätten uppkommer vid utmätning av lös egendom av alla slag, alltså även fartyg. Förmånsrätten prioriteras enligt HB 17: 8, alltså före bland annat skattefordringar (HB 17: 12).

Förutsättning för uppkomsten av denna förmånsrätt är att utmätningen skett på föreskrivet sätt — inte bara att utmätningen är i och för sig giltig.[2] För fartygs vidkommande innebär detta bland annat att bestämmelserna i utsökningslagen 73 och 85 §§ måste ha iakttagits, d. v. s. att den utmätta egendomen skall ha vederbörligen upptecknats och värderats, att äganderättshandlingar skall ha avfordrats befälhavaren och att vederbörlig anmälan skall ha gjorts till fartygsregistret.

Förmånsrätten förfaller om gäldenären söks i konkurs inom viss tid efter utmätningen, normalt 30 dagar.[3]

[1] Se Hassler s. 233.
[2] Se Hassler s. 234.
[3] Konkurslagen 31 §.

Kap. VII. Fartygsexekution

A. Inledning

Exekution av fartyg kan förekomma till gäldande av alla slags krav, både sådana som fartyget särskilt häftar för och sådana som inte åtnjuter någon särskild rätt i fartyget. Om fartyget särskilt häftar kan utmätningstiteln ange fartyget såsom utmätningsobjekt (»saklig utmätningstitel»), såsom där lagsökning beviljats på grundval av intecknat skuldebrev[1] eller där dom på betalning anger att fordringen är förenad med sjöpanträtt i fartyget.[2] Om fartyget inte särskilt häftar kan det naturligen inte vara angivet som utmätningsobjekt, och det ankommer då på utmätningsmannen att avgöra om fartyget kan tas i anspråk. Fartygsborgenärernas höga prioritet medför emellertid att generella fordringsägare i regel ej är betjänta av att få utmätning i fartyget, och att andra objekt bör väljas i första hand för deras tillgodoseende.[3] I praktiken visar sig även att fartygsutmätningar mestadels avser fordringar med särskild förmånsrätt i fartyget.[4]

Så länge ett fartyg befinner sig inom landet finns det judiciella möjligheter att få det utmätt för grundade betalningskrav för vil-

[1] Lagsökningslagen 13 §.

[2] När borgenären yrkat betalning ur fartyget, måste domen givetvis taga ställning till detta yrkande. I samband med fastställande av gäldenärens betalningsskyldighet brukar då anges exempelvis att fordringen är förenad med sjöpanträtt i fartyget. Se Olivecrona, Utsökning, 5 uppl. Lund 1967, s. 126.

[3] Detta sägs inte uttryckligen i UL, som bara ifråga om fast egendom och luftfartyg ger borgenären någon kontrollmöjlighet rörande valet av utmätningsobjekt (UL 62 § 3 st.) — detta på grund av risken att försäljning aldrig kan komma till stånd och utmätningen därför endast skall förorsaka borgenären förluster. Resultatet får dock anses följa av UL 62 § 1 st., enligt vilken egendomens tjänlighet som satisfaktionsobjekt för borgenären i första hand skall bestämma utmätningsordningen.

[4] I undersökta utmätningsfall har den vanligaste utsökningstiteln varit dom på obetald varvsräkning. Någon gång har utmätning skett för skattekrav, men då har den avsett ett smärre fartyg som gäldenären aldrig har kunnat låna några pengar på.

ka ägaren eller fartyget[5] skall svara. Enligt sjölagen 337 § kan nämligen tvistemål enligt sjölagen under alla omständigheter väckas vid rådhusrätten på den ort där fartyget finns.[6] Tvister enligt annan lag än sjölagen kan emellertid inte på grundval av detta stadgande upptas där fartyget finns — sålunda inte exempelvis frågor om fordran som är intecknad i fartyget. Härom gäller till en början, att fartygets ägare alltid kan sökas för utfående av fordran ur fartyget,[7] även om han inte är personligen ansvarig. Fartygsinteckningslagen ger en särskild regel om forum i detta fall, vilken inte ger rätt att lägga fartygets närvaro på viss ort till grund för talan därstädes.[8] Om emellertid fartygets ägare är domicilierad utomlands,[9] måste fartygsinteckningslagens regel suppleras med de allmänna bestämmelserna i rättegångsbalken 10 kapitlet. I detta fall är fartygets närvaro grund för talan (RB 10: 1 st. 1).[10] Detta bör vara möjligt även om ägaren inte är personligen ansvarig och gäldenären har sitt hemvist utomlands.[11]

När fartygets närvaro utgör grund för jurisdiktion gentemot gäldenären är det för talans fullföljande inte erforderligt att fartyget kvarhålles, om blott stämning kunnat ske medan fartyget funnits på orten. För att fartygets närvaro skall kunna effektivt ut-

[5] Om ett intecknings- eller sjöpantbelastat fartyg överlåtits, eller om sjöpanträtt uppstått för kvar mot en bare-boat charterer (sjölagen 275 §), är ägaren ej gäldenär och kan ej sökas (jfr påföljande not).

[6] Såvitt avser sjöpanträtt kan i detta fall talan riktas mot befälhavaren på fartyget, om ägaren skulle vara svåråtkomlig, se sjölagen 282 §. Att i vissa fall häradsrätt kan vara behörig framgår av lagen 1937 om häradsrätts behörighet att uppta sjörättsmål.

[7] Detta är uppenbarligen förutsatt i FIL 38 § 2 st., jfr Hassler, Svensk civilprocessrätt, Lund 1963, s. 437 om sakrättslig betalningsskyldighet, och beträffande fast egendom IF 18 § 2 mom.

[8] FIL 38 § 1 st. Vid lagsökning hänvisas i 31 § lagsökningslagen till allmänt tvistemålsforum, men bestämmelsen i RB 10: 21 medför att FILs regel ändå blir gällande.

[9] Ägaren av ett svenskt fartyg måste enligt sjölagen 1 § vara svensk, men ingenting hindrar att han har sitt hemvist utomlands, varvid han måste anvisa svensk ort som fartygets hemort.

[10] Enligt RB 10: 3 st. 1 punkt 1 må talan väckas där svaranden tillhörig egendom finns; enligt punkt 2, som torde vara tillämplig på panträtt, må tvist om bättre rätt till lös egendom upptas där egendomen finns.

[11] Om möjligheten att instämma befälhavaren i sådana fall, jfr ovan not 6

nyttjas till framtvingande av betalning måste borgenären dock ofta försäkra sig om att det blir kvar på orten eller att säkerhet ställs.

B. Kvarstad[1]

1. Förutsättningar s. 264 — 2. Procedur s. 267 — 3. Rättsverkningar s. 268 — 4. Upphörande s. 271.

1. Kvarstad meddelas av rätten eller överexekutor och verkställes av lokal utsökningsmyndighet. För beviljande av kvarstad fordras till en början, att sökanden inlett eller uppger sig avse att inleda rättegång som kan leda till åläggande av betalningsskyldighet eller till förpliktande att utge viss egendom (RB 15: 1, UL 179 §). Är ändamålet med kvarstaden att säkra betalning för fordran, skall enligt lagtexten kvarstadsbeslutet avse »så mycket av gäldenärens lösa egendom, som mot den fordran svarar»,[2] och det närmare valet av kvarstadsobjekt anses då ankomma på den verkställande myndigheten, vilken därvid har att taga hänsyn till gäldenärens intresse och önskemål.[3] Emellertid kan det vara ett intresse för borgenären att få viss egendom kvarstadsbelagd, särskilt då han har en säkerhetsrätt i egendomen, och det är i praktiken vanligt att yrkande framställes om kvarstad exempelvis i ett visst fartyg. Gör borgenären gällande sjöpanträtt eller annan sakrätt i egendomen, och visar han sannolika skäl att han äger sådan rätt, synes myndigheten böra begränsa kvarstadsbeslutet i enlighet med hans

[1] För det följande, se *Vinge,* Om kvarstad i civila mål, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1951. 2.

[2] RB 15: 1 st. 1 och UL 179 § (varemot det i texten valda uttrycket svarar). Båda lagrummen tolkas gemenligen så att beslutet icke kan avse viss egendom — det är enligt *Olivecronas* (Utsökning, Lund 1967, s. 190) terminologi ett »abstrakt» och icke »konkret» kvarstadsbeslut —, se Nilsson-*Stjernquist,* Om handräckningsutslag, Lund 1946, s. 174 f, Hassler s. 376 f., *Ekelöf,* Rättegång III, Sthlm 1964, s. 17, 18, processlagberedningens motiv NJA II 1943, s. 182.

[3] Enligt hänvisning i UL 183 § verkställes kvarstaden huvudsakligen enligt vanliga utmätningsregler. Enligt 64 § skall vid utmätning av lösören sist utmätas det som gäldenären behöver för sin näring eller minst kan umbära. Vidare stadgas i nämnda lagrum, att om gäldenären uppgiver viss egendom till utmätning, så bör den företrädesvis tagas i mät, där detta »lämpligen och utan förfång för borgenären» kan ske.

yrkande;[4] i praktiken synes det emellertid vara vanligt att kvarstadsbeslutet även i detta fall får avse lös egendom som utmätningsmannen sedan får utvälja.[5] Även om den påstådda rätten till egendomen skulle vara en vanlig speciell förmånsrätt kan hävdas att just den belastade egendomen borde anges i beslutet, där så yrkats.[6]

För åtgärdens beviljande krävs att sökanden visar sannolika skäl för sitt anspråk, och att det finns risk för att gäldenären undansticker eller förstör egendomen (RB 15: 1, UL 179 §). Huruvida sannolika skäl föreligger måste bero på omständigheterna, men det är tydligt att en lägre bevisstyrka är avsedd än som i allmänhet krävs som grundval för dom.[7] Om i denna mening sannolika skäl

[4] Kvarstaden bör i detta fall anges avse bättre rätt till egendomen, enligt RB 15: 1 och UL 179 §, snarare än endast fordran. Att hinder ej möter mot att bevilja kvarstad till säkerställande av begränsade sakrätter framhålles i processlagberedningens motiv, NJA II 1943 s. 187, även om beredningen tydligen inte närmast haft panträtter för ögonen (jfr Stjernquist a. a. s. 185 med den vidare tolkningen hos Hassler, s. 377). Ytterligare kan emellertid för den i texten framförda meningen anföras, att de argument som brukar anföras mot konkreta kvarstadsbeslut väsentligen brister när borgenären har särskild säkerhetsrätt i egendomen: valet av kvarstadsobjekt är uppenbarligen sakligt grundad och kan ej förmodas bero på någon önskan att trakassera gäldenären, och vidare innebär angivandet av den belastade egendomen att det är ur denna och ingen annan som borgenären söker sin betalning (jfr Stjernquist a. a. s. 175 f). Om borgenärens intresse att få viss egendom angiven, se även Dillén i SvJT 1947 s. 44.

Om borgenärens fordring är obetydlig kunde emellertid andra skäl anföras mot kvarstadsbeläggning av så kostsamma objekt som fartyg. Kvarstadsbeslutet medför en stark press på gäldenären att få fartyget frigivet mot ställande av annan säkerhet, som bättre svarar mot fordringsbeloppet. Den ställda säkerheten har emellertid i rättspraxis inte betraktats som likställd med andra kvarstadsobjekt, utan den har i olika hänseenden ställt borgenären gynnsammare än om den varit ursprungligt kvarstadsobjekt (jfr nedan s. 271 f). Botemedlet mot denna olägenhet synes emellertid snarare ligga i en ändring av nämnda rättspraxis än i att låta utmätningsmannen fritt välja kvarstadsobjekt.

[5] Se Vinge a. a. s. 18 f.

[6] Förmånsrätt nämns inte av processlagberedningen som »bättre rätt» varom talas i RB 15: 1 st. 2, men väsentligen samma synpunkter synes kunna anföras härför, jfr ovan not 4.

[7] Se härom Ekelöf a. a. s. 14 f.

anses vara förhanden torde, när den tillgängliga egendomen är ett fartyg i drift, ingen utförligare utredning krävas angående flykt- eller förstörelsefara, ty fartyget hör då till följd av sin lättrörlighet till de objekt som generellt får anses utsatta för sådana faror.[8]

Emellertid krävs ytterligare för kvarstad att säkerhet i form av pant eller borgen ställs för skada som kvarstaden kan förorsaka motparten;[9] detta får särskild betydelse för fartyg i kommersiell drift, vilkas kvarhållande kan dra väldiga summor. Regeln att säkerhet måste ställas kunde emellertid om den undantagslöst upprätthölles göra det omöjligt för somliga borgenärer — exempelvis många sjöpanträttshavare — att utverka kvarstad. Om en borgenär som är ur stånd att ställa säkerhet visar synnerliga skäl för sin talan kan därför rätten eller överexekutor befria honom från skyldigheten att ställa säkerhet. »Talan» anses i detta sammanhang avse borgenärens betalningsanspråk och icke ansökningen om kvarstad,[10] och när väl betalningsanspråket ter sig uppenbarligen välgrundat finns det inte ytterligare utrymme för att särskilt värdera sökandens behov av att tillgripa kvarstad av fartyget. I synnerhet får man ej väga kvarstadsfordringens litenhet mot den förlust fartyget kan lida genom stillaliggandet, ty fartygsägaren har vid måttliga betalningskrav möjlighet att frigöra fartyget genom att själv ställa pant eller borgen.[11] Däremot är det ofrånkomligt att behandlingen av en sådan »säkerhetslös» kvarstadsansökan inte kan bli lika snabb som där tillräcklig säkerhet presteras, och

[8] Jfr Vinge a. a. s. 8.

[9] RB 15: 5 st. 4, UL 194 §. Det är i princip ägarens skada som skall säkras, men häri måste inräknas skadestånd som ägaren kan tänkas ådra sig mot tredje man. Om fartyget exempelvis är tidsbefraktat, bör säkerheten täcka icke endast tidsfrakten, utan det belopp som fartyget kan förväntas intjäna för befraktaren under kvarstadstiden. I praktiken brukar den beslutande myndigheten nöja sig med vad fartyget efter en grov uppskattning kan förväntas insegla under två à tre veckor, såvida inte gäldenären anför skäl för att skadan kan bli ännu större. Säkerhet bör för ärendets snabba behandling tilltagas i överkant, för att myndigheten inte skall drivas till tidskrävande efterforskningar.

[10] Se Ekelöf a. a. s. 13, Hassler s. 375.

[11] RB 15: 6, UL 189 §. Som nedan skall framhållas, har dock säkerheten i praxis inte betraktats som substitut för fartyget, utan redaren kommer i viss mån i en ogynnsammare processuell ställning.

det kan därför ofta vara otjänligt att försöka stoppa ett fartyg på detta sätt.[12]

2. Ansökan om kvarstad kan i anhängigt mål göras hos rätten (RB 15: 1) men skall eljest ske hos överexekutor. Ansökan hos överexekutor skall vara skriftlig (UL 195 §), men den är i övrigt formlös. Behörig är överexekutor på den ort där fartyget finns, eller där gäldenären har sitt hemvist, eller där eljest behörig domstol är belägen.[13] Överexekutor skall ge motparten tillfälle att höras men kan i brådskande fall interimistiskt bevilja kvarstaden, om så begärts. Sedan svar inkommit — eller uteblivit inom utsatt frist — fattar överexekutor definitivt beslut.

Detta kan såsom tidigare antytts avse fartyget eller så mycket av gäldenärens lösa egendom som erfordras för att täcka kvarstadsfordringen, beroende på om sökanden har särskild säkerhetsrätt i fartyget eller ej. Tillbehör till ett fartyg får inte kvarstadsbeläggas eller utmätas annat än genom utmätning av hela fartyget (UL 66 §). Beslutet skall tillhandahållas sökanden, som genast kan begära verkställighet hos utmätningsman (RB 15: 8, UL 53 §) oavsett om överklagande sker (till hovrätt).

Utmätningsmannen har sedan att verkställa beslutet. Beträffande förfarandet hänvisar lagen (UL 183 § 1 st.) till reglerna om utmätning. Verkställigheten innefattar i enlighet härmed en kvarstadsförklaring samt åtgärder för egendomens säkerställande. I praktiken brukar meddelande om kvarstaden lämnas till den som för befälet ombord, varjämte rodret plomberas och fartyget förses med anslag om att det är kvarstadsbelagt.[14] Härmed är kvarstadsförklaringen given, och envar är vid straffansvar[15] förbjuden att rubba egendomen eller avlägsna sigill eller anslag. Egendomens säkerställande kräver emellertid ytterligare åtgärder. Bestämmelsen i UL 73 § om att utmätningsmannen vid utmätning skall av-

[12] Såsom Ekelöf anför, a. a. s. 13 not 17, torde det bli erforderligt att motparten delges ansökan och får tillfälle att besvara den. I praktiken torde knappast någon kvarstad beviljas å ett fungerande handelsfartyg utan att full säkerhet ställs.

[13] Om dessa valmöjligheter, se Vinge a. a. s. 14 f.

[14] För det följande, se Vinge a. a. s. 30 f. De »frimärken» som klistras på olika ställen på fartyget bär texten »I kvarstad satt gods».

[15] Överträdelse av myndighets bud, BrB 17: 13.

fordra befälhavaren handlingar som tjänar till upplysning angående äganderätten till fartyget samt uppgift om sjöpanträtter som vilar på fartyget gäller sålunda även kvarstad. De äganderättshandlingar som kan finnas ombord är väsentligen fartygets mätbrev samt nationalitets- och registreringscertifikat; går fartyget i utländsk fart kontaktas i regel tullen, som instrueras att innehålla mätbrev jämte för in- och utklarering erforderliga handlingar, vilka skall ha inlämnats dit. I verkligheten kan det ofta vara svårt att komma åt några andra handlingar än dem som inlämnats till tullen liksom att erhålla några pålitliga uppgifter om sjöpanträtter som häftar vid fartyget, i synnerhet som några regler om befälhavarens skyldigheter härvidlag inte finns. Om sökanden befarar att fartyget trots de nämnda åtgärderna skall avgå till utrikes ort kan på hans begäran och bekostnad mer drastiska åtgärder vidtas: en vital maskindel kan avlägsnas, eller fartyget kan med kätting fastlåsas vid kaj, eller vakt kan anordnas.

När kvarstaden avser säkerställande av fordran skall fartyget värderas (UL 73 och 183 §§). Härför brukar anlitas en sakkunnig värderingsman, som utställer ett skriftligt värderingsinstrument.

3. Beträffande rättsverkningarna bör först framhållas att kvarstaden inte ger något slags pant- eller retentionsrätt, utan att den endast är en säkerhetsåtgärd avsedd att möjliggöra utmätning. Kvarstaden ger inte ens såsom utmätningen någon förmånsrätt i den kvarstadsbelagda egendomen. Det brukar förutsättas att fartyget måste kvarstanna på kvarstadsorten och att det sålunda är utestängt från möjligheten att sättas i produktiv drift;[16] härifrån torde undantag göras endast sällan och bara på borgenärens uttryckliga begäran.[17] Ägaren anses förlora förfoganderätten över fartyget även såtillvida att han varken får belasta det med inteckning eller sälja det.[18] Uttryckligen straffbelagt är emellertid endast

[16] Sålunda Vinge a. a. s. 32. Utomlands — exempelvis i norsk och i italiensk rätt — finns regler som tillåter att fartyget hålls i drift.

[17] Undantag kan möjligen tänkas göras för fartyg som går i rent lokal fart. Jfr Stjernquist a. a. s. 177, som nämner om i praxis förekommande begränsningar i förbudet att nyttja sådan egendom som bl. a. lastbilar.

[18] Trygger, Kommentar till utsökningslagen, Uppsala 1904, s. 433, Vinge a. a. s. 32, Hassler s. 380, Olivecrona s. 191.

rubbande av det kvarstadsbelagda godset, enligt brottsbalken 17: 13. Eftersom kvarstadsförrättningen inte innefattar något uttryckligt förbud mot rättsliga förfoganden med fartyget,[19] synes däremot sådana inte kunna anses straffbara såsom överträdelse av myndighets bud enligt det citerade lagrummet.[20] Försåvitt inte undantagsvis något annat straffbud är tillämpligt,[21] torde under sådana omständigheter inte heller skadeståndsskyldighet kunna åläggas gäldenären.[22]

Rättsliga förfoganden över fartyget är emellertid i viss utsträckning verkningslösa under kvarstadstiden. Isynnerhet gäller detta beträffande överlåtelse. En sådan blir i regel, vare sig uttryckligt förbehåll skett eller icke, begränsad av den rätt som tillkommer kvarstadssökanden; häves kvarstaden blir överlåtelsen dock fullt giltig.[23] I övrigt skulle en överlåtelse kunna tänkas bli giltig i den mån den uppfyller villkoren för ett godtrosförvärv.[24] Att dessa vill-

[19] Kvarstad skall som tidigare framhållits verkställas enligt reglerna för utmätning. I UL 73 § stadgas emellertid ingenting om något förbud för den utmätta egendomens ägare, och inte heller förekommer i praxis att utmätningsmannen meddelar något dylikt förbud.

[20] Trygger s. 433 menar visserligen att i kvarstaden ligger ett skingringsförbud, innefattande bl. a. förbud att sälja och pantsätta egendomen, och denna åsikt delas av flertalet kommentatorer (Hassler s. 380, Olivecrona a. a. s. 191, Vinge a. a. s. 34 medan Stjernquist a. a. s. 178 intet nämner härom). För Tryggers åsikt talar onekligen den omständigheten att skingringsförbud enligt UL 180 § kan meddelas »där överexekutor ej prövar full anledning vara att bevilja kvarstad». Det synes emellertid knappast vara förenligt med den straffrättsliga legalitetsprincipen att under angivna omständigheter utmäta straff för ett förfogande som icke innefattar något åsidosättande av myndighets behörigen utfärdade förbud.

[21] Under omständigheterna kunde väl närmast ansvar för oredlighet mot borgenärer (BrB 11: 1) tänkas ifrågakomma.

[22] Allmän förmögenhetsskada. Särskilt Hassler s. 380 och Vinge a. a. s. 32 f menar däremot att skadeståndsansvar föreligger.

[23] Dillén i SvJT 1946 s. 324—325. I praxis lär det inte vara ovanligt att gäldenären säljer den kvarstadsbelagda egendomen för att skaffa medel för kvarstadens hävande, vilken i sin tur gör köparens äganderätt ovillkorad.

[24] Vinge a. a. s. 33 bestrider möjligheten av ett godtrosförvärv utan besittningstagande. Detta skall inte förnekas. Besittningstagande är enligt den i texten utvecklade uppfattningen alltid en förutsättning för godtrosförvärv, och detta torde ej uppresa några särskilda problem just beträffan-

kor skulle kunna uppfyllas medan fartyget är kvarstadsbelagt är dock föga troligt. För godtrosförvärv av fartyg liksom av annat lösöre bör såsom tidigare framhållits krävas tradition eller däremot svarande åtgärder, förutom den kontroll av registreringsförhållandena som får anses ofrånkomlig för fartyg som kan väntas vara registrerade.[25] Tradition är tänkbar endast om kvarstaden rubbats — något som knappast torde passera så oförmärkt att en köpare kan vara i god tro härom[26] — och de traditionen ersättande åtgärderna skulle tydligen bestå i meddelande till utsökningsmyndigheten, som har fartyget om hand! Om emellertid i en framtid ett registreringsförfarande kommer att ersätta traditionskravet torde det bli nödvändigt att anteckning om kvarstaden görs i fartygsregistret.

Beträffande inteckning förhåller det sig annorlunda. Fartygsinteckningslagen innehåller ingen regel om att inteckning inte skulle kunna beviljas under den tid då fartyget är kvarstadsbelagt, medan däremot dylikt stadgande finns beträffande utmätning.[27] Under sådana omständigheter torde inskrivningsdomaren icke kunna avslå en inteckningsansökan som gjorts medan fartyget är kvarstadsbelagt.[28] Om utmätningssökandens krav har sämre förmåns-

de kvarstad. Om förvärv på grund av registrering skulle genomföras utan anordning för kvarstadens antecknande i registret bleve godtrosförvärv av kvarstadsbelagt fartyg ett särskilt problem, och Vinges iakttagelser synes härvidlag ha skäl för sig.

[25] Ovan s. 47 med not 11b. Såsom där framhålles bör i en normal ordning vid köpet även ingå överlämnande av äganderättshandlingar, i synnerhet nationalitets- och registreringscertifikat. Vid köp av bilar har praxis upp-ställt ett uttryckligt krav på kontroll av i första hand besittningsinstrumentet. Om ett motsvarande krav upprätthålles beträffande fartyg behöver det dock i och för sig inte omöjliggöra godtrosförvärv av kvarstadsbelagt fartyg, ty enligt vad förf. erfarit är det vid kvarstadsförrättningar långtifrån ovanligt att utmätningsmannen misslyckas med att få tag på skeppshandlingarna.

[26] Läsaren erinrar sig måhända skonaren Lennarts uppmärksammade avsegling i strid mot myndighets bud någon gång under hösten 1967. Ingen prospektiv köpare lär ha kunnat sväva i okunnighet om dessa förhållanden.

[27] FIL 29 §, jfr FIL 9 §.

[28] Trygger s. 434, anför visserligen på tal om skingringsförbud rörande fast egendom, att ondtroende tredje man inte kan förvärva någon rätt ägnad att förringa kvarstadssökandens säkerhet, och han anför som illustration

rätt än fartygsinteckning, har tydligen ägaren möjlighet att genom inteckning förringa säkerhetens värde.

Kvarstaden ger inte ett sådant intresse i fartyget att sökanden kan vara skyddad mot fartygets förlisning eller värdeförstöring genom rätt till del i försäkringsersättning eller skadeståndsfordringar. Som tidigare visats har emellertid sökanden ofta annan säkerhetsrätt i fartyget, och han kan vara skyddad i kraft av denna.

4. Kvarstad måste inom en månad fullföljas genom talans anhängiggörande vid domstol (UL 188 §); eljest förfaller kvarstaden. Mycket vanligt är, som tidigare nämnts, att ägaren utverkar kvarstadens hävande genom att hos rätten eller överexekutor ställa pant eller borgen för den omstridda fordringen.[29] När detta sker skall skeppshandlingarna snarast återlämnas till befälhavaren, och fartygets folk får själva bryta plomberingar för att snabbt komma iväg, utan att invänta stadsfogdens ankomst.

Det har ansetts att den ställda säkerheten i dessa fall inte enbart blir ett substitut för fartyget, utan att den skall betraktas som en vanlig konventionell handpant eller borgen. Sålunda har den omständigheten att talan inte fullföljts inom månadsfristen[30] och att borgenären sedermera lyckats kvarstadsbelägga fartyget på annat håll[31] inte ansetts utan vidare medföra säkerhetens overksamhet. Häremot synes kunna invändas, att detta synsätt innebär en omotiverad fördel för kvarstadssökanden och en oskälig imobilisering av redarens tillgångar. I synnerhet om kvarstadsfordringen varit jämförelsevis liten — varvid som tidigare utvecklats redarens befrielsemöjlighet är ett motiv till att kvarstad dock kan till-

härtill finska utsökningslagens regel att inteckning ej må meddelas sedan egendomen kommit under skingringsförbud. Dylikt stadgande saknas emellertid i Sverige, och inskrivningsdomarna uppges vägra att i fastighetsboken införa anteckning om kvarstaden, eftersom en sådan uppgift inte anses komma dem vid. Vinges rekommendation (a. a. s. 34) att sökanden själv skulle underrätta inskrivningsdomaren om kvarstaden, synes därför inte vara något nyttigt råd.

[29] RB 15:6, UL 189 §, jfr UL 48 §. Om nödvändigheten av proprieborgen för utländsk man och om de problem som kan vara förbundna härmed, se Vinge a. a. s. 11 f, s. 44.

[30] NJA 1922 s. 528.

[31] NJA 1928 s. 289.

gripas — framstår det som oberättigat att redarens ställning skulle ytterligare försämras.

Kvarstaden kan även upphöra på annat sätt: genom myndighetens hävning när förutsättningarna inte längre visas föreligga, genom sökandens medgivande, genom betalning, eller genom att fartyget utmätes.[32]

C. Utmätning

1. Förutsättningar s. 272 — 2. Procedur s. 273 — 3. Rättsverkningar s. 275 — 4. Upphörande s. 276.

1. Utmätning av fartyg förutsätter till skillnad från kvarstad en exekutionstitel, vanligen dom eller lagsökningsutslag.[1] Å andra sidan finns i allmänhet inget krav på ställande av säkerhet, och rättegång med därpå följande utmätning är därför ofta den enda möjligheten för en kapitalsvag borgenär att åstadkomma fartygets säkerställande; utmätningen kan ske genast efter dom,[2] ehuru försäljningen i regel måste anstå till dess domen vunnit laga kraft.[3] I sådana fall där den enda jurisdiktionsgrunden för talan mot far-

[32] Hassler s. 381 f. Angående utmätning (UL 72 §) kan jämföras med Hjerner, i Teori och Praxis, Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren, Sthlm 1964, s. 194 ff. Beträffande konkurs hänvisas till NJA II 1921 s. 436 (1:a lagutskottet).

[1] Om lagsökning, se lagsökningslagen 1 § 2 st. Att betalningsföreläggande ej kan avse betalning ur fartyget ligger i sakens natur och stadgades uttryckligen i lagberedningens förslag till lag om betalningsföreläggande 1963, 1 § 2 st. Inte heller kan sådana utsökningstitlar som restlängder för skatteskulder eller skiljedomar som ej avser bättre rätt till fartyget avse detta särskilt. Möjligt är dock naturligtvis, såsom under avsnitt A härovan anförts, att utmätningsmannen kan ha anledning att välja fartyget såsom utmätningsobjekt även i sådana fall, ehuru det inte hör till de objekt som väljs i första hand.

[2] Se UL 39 §, varav även framgår att utmätningen kan förhindras genom att svaranden ställer säkerhet. Vid domstolens förordnande om omedelbar verkställighet enligt 42 § 2 st. UL måste däremot säkerhet ställas, men här kan försäljning ske omedelbart. Lagsökningsutslag behandlas som lagakraftvunnen dom och ger möjlighet till fullständig utmätning såvida inte inhibition sker, se UL 51 § 1 st. jfrd med UL 49 § 1 st.

[3] Se UL 40 §. Undantag gäller, förutom i i lagrummet nämnda fall, vid utmätning som enligt domstolens förordnande får fullföljas omedelbart, se Hassler s. 366 f.

tygsägaren är närvaron av hans fartyg inom landet[4] kan det tydligen bli svårt för den kapitalsvage borgenären att effektivt göra sina krav gällande här, och även om han kan erhålla en svensk exekutionstitel är denna i allmänhet inte exigibel utomlands.

2. För erhållande av utmätning skall borgenären till kronofogdemyndigheten på den ort där fartyget är inge domen eller lagsökningsutslaget jämte ansökan om utmätning. Grundar sig fordringen på skriftligt fordringsbevis skall även detta inges.[5] Något beslut av överexekutor fordras icke för utmätningen, utan utsökningsmyndigheten avgör själv efter en i huvudsak formell prövning av ingivna handlingar om verkställighet kan ske.

Om handlingarna befinnes vara i ordning utsätter myndigheten snarast förrättningen, utan gäldenärens vidare hörande. I regel skall förrättningen verkställas inom fyra veckor från det kompletta handlingar var ingivna (UL 88c §), men det finns möjlighet att i mån av behov säkerställa utmätningen dessförinnan genom anordnande av särskild vård eller meddelande av förbud (UL 60a §). Gäldenären skall underrättas om utmätningsförrättningen i god tid, så att han får tillfälle att avvärja utmätningen genom betalning eller eventuell kvittning eller på annat sätt (UL 59 §).

Utmätningsförrättningen är som tidigare nämnts mönstret för kvarstadsförrättningen och tillgår ungefär på samma sätt som denna. Utmätningsförrättningen kan dock ej undvaras beträffande kvarstadsbelagt gods, ty utmätningen är en särskild förvaltningsakt med sina egna rättsverkningar. Det centrala momentet är *utmätningsförklaringen* jämte anbringandet av anslag,[6] med vilken dessa rättsverkningar i huvudsak inträder, och härtill kommer *säkerställandet,* vilket liksom vid kvarstad sker genom plombering och utkrävande av skeppshandlingar, där detta ej avklarats vid en föregående kvarstadsförrättning, samt genom avfordrande av upplysning om sjöpanträtter — eventuellt nytillkomna — för vilka

[4] Se ovan s. 263. Här må erinras om att fartygets närvaro inom landet vid tiden för stämningsdelgivning är nog för att jurisdiktion skall erhållas.

[5] Det kan vara tvivelaktigt om detta måste krävas där handlingen förkommit, såvida inte handlingen är ett presentationspapper.

[6] De »frimärken» som sätts upp vid utmätning skiljer sig till färg och text från dem som används för kvarstad, och de anger godset såsom utmätt.

fartyget må häfta (UL 73 § 2 st). Uteslår oguldna fraktkrav eller haveri- eller skadeståndsfordringar som jämte fartyget kan vara belastade av förekommande sjöpanträtter, skall sådana belopp på borgenärs yrkande uppbäras av utmätningsmannen eller av syssloman som denne tillsätter, varjämte tredje man skall föreläggas att inte utge beloppet till någon annan.[7] Slutligen gäller även vid utmätning att fartyget skall värderas, om så ej redan skett vid föregående kvarstadsförrättning.

Så snart ett registrerat fartyg blivit utmätt skall utmätningsmannen anmäla detta till inteckningsregistret vid Stockholms rådhusrätt, varefter denna myndighet enligt fartygsinteckningslagen 29 § skall göra anteckning härom i inteckningsboken. Fartyget kan enligt 9 § i samma lag inte vidare intecknas, så länge utmätningen består. Vidare skall anmälan ske till överexekutor, som sedermera skall omhänderha fartygets försäljning.[8]

När förrättningen avser helt fartyg finns ingen bestämmelse om anmälan till fartygsregistret. Försåvitt fartyget är av inteckningsbar storlek måste en eventuell spekulant ändå kontrollera inteckningsboken för att konstatera huruvida det är belastat av inteckningar. Vid utmätning av *fartygslott* — som ju inte är inteckningsbar — skall däremot anmälan ske till fartygsregistret. I övrigt sker utmätning av fartygslott enligt de regler som gäller för utmätning av rättigheter,[9] och några arreståtgärder mot fartyget får inte företas. De svårigheter som detta kan föranleda aktualiseras särskilt där fartyget ägs av partrederi och inte kan utmätas till följd av att en partredare försålt sin andel eller gått i konkurs.[10]

Om någon har företagsinteckning i varvsegendom vari ingår icke inteckningsbara fartygsbyggen, kan han inte ombesörja att inteckningen särskilt göres gällande i byggena. Han kan inte ens under alla omstän-

[7] Meddelande härom har formen av ett förbud men torde inte medföra några andra rättsliga konsekvenser än att betalning i strid därmed är overksam och måste erläggas på nytt, jfr beträffande UL 75 § Tiberg, Skuldebrevsrätt, Sthlm 1967, s. 44. Att även icke-sjöpanthavare kan framställa yrkandet, se ovan s. 121 f.

[8] Om anmälningsskyldigheten, se UL 85 §.

[9] *Olivecrona,* Utsökning, 5 uppl. Lund 1967, s. 146 f, Hassler s. 223 not 93.

[10] Se härom Schmidt, Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944 s. 27 f.

digheter förhindra att en oprioriterad borgenär får utmätning i fartygsbygge eller i annan i företagsenheten ingående egendom, utan detta beror enligt den nya exekutionsrättsliga lagstiftning som tillkom vid företagsinteckningslagens införande på huruvida utmätningsmannen finner att den utmätta egendomen är erforderlig för företagsinteckningshavarnas tillgodoseende;[11] om så kan förväntas vara fallet tillgripes en omfattande, »total»[12] utmätning av den företagsintecknade egendomen. Lagstiftaren har tydligen förutsatt att utmätningsmannen skall kunna avgöra huruvida inteckningshavarna krävt större säkerhet än som varit erforderligt.

3. Utmätningen ger hos oss inte upphov till någon panträtt i fartyget, men väl till den tidigare behandlade förmånsrätten enligt HB 17: 8.[13] Fartyget blir kvar på utmätningsorten intill försäljningen eller utmätningens upphävande, och straff och skadeståndsansvar drabbar den som utan tillstånd nyttjar fartyget eller bryter plomberingar och sigill.[14]

Ett godtrosförvärv till utmätt fartyg får anses praktiskt taget uteslutet. Godtrosförvärvet förutsätter såsom tidigare utvecklats en besittningsövergång,[15] och de vid utmätningen företagna åtgärderna för fartygets säkerställande är i alla normala fall tillräckliga för att omöjliggöra en köpares besittningstagande i god tro.[16] Skulle fartyget ha avlägsnats olovligen, lär detta liksom vid kvarstad ha väckt ett sådant uppseende att något godtrosförvärv inte vidare kan ifrågakomma. Osannolikheten av god tro i en sådan situation förstärks ytterligare ifråga om fartyg av inteckningsbar storlek av att uppgift om utmätningen förekommer i inteckningsbok och gravationsbevis.

Man kunde vänta sig att det måste ha varit just traditionsregeln som motiverat frånvaron av något stadgande om anteckning i fartygsregistret, eftersom behov av en sådan anteckning har ansetts föreligga vid utmätning av fartygslott, vilken överlåtes utan någon

[11] Se härom Olivecrona a. a. s. 135 ff.

[12] Termen är Olivecronas, se a. a. s. 141.

[13] Härom, och om vad som krävs för att förmånsrätten skall uppstå, se ovan s. 260 f.

[14] Här, liksom vid kvarstad, överträdelse av myndighets bud, BrB 17: 13.

[15] Se ovan, s. 47 ff.

[16] Den möjlighet att hålla fartyget i drift, som man kan ifrågasätta under kvarstadstiden (jfr ovan s. 268 vid not 17) anses föreligga vid utmätning och torde där utnyttjas i viss utsträckning.

traditionsakt. Inga sådana överväganden tycks i verkligheten ha legat bakom den nämnda skillnaden i reglering.[17] Det finns dock anledning att betona, att de anteckningar som skall göras jämte traditionskravet vid fartygsöverlåtelse i praktiken tillgodoser behoven av skydd mot godtrosförvärv både ifråga om fartyg och fartygslotter, trots att sambandet med traditionsregeln inte uppmärksammats.

Att inteckning av utmätt fartyg inte får meddelas har tidigare framhållits.[18]

4. Utmätningsförfarandet kan inställas till följd av betalning av exekutionsfordringen eller sådan kvittning som godtages vid utmätning,[19] eller genom att domstol förordnar om inhibition.[20] I regel gäller vid utmätning av lös egendom vari borgenären ej har panträtt, att utmätningen skall avbrytas vid gäldenärens konkurs (KL 24 § 1 st.), men detta gäller beträffande inteckningsbara fartyg endast försåvitt konkursförvaltaren framställer begäran därom (KL 24 § 2 st.). Som regel sker fartygsförsäljningen i konkurs i utsökningslagens ordning.

D. Konkurs

1. Allmänt om konkursens verkan s. 277 — 2. Utmätning och exekutiv försäljning i konkurs s. 279 — 3. Exekutiv försäljning i konkurs efter föregående utmätning s. 283 — 4. Exekutiv försäljning före konkursen s. 284.

Redarens konkurs kan i likhet med utmätning av fartyget fungera som ett förstadium till den exekutiva försäljningen, varvid både denna och den följande köpeskillingsfördelningen sker enligt utsökningslagens bestämmelser. Konkursen kan även inträffa efter utmätningen, varvid frågan blir i vad mån den påverkar exekutionens vidare förlopp.

[17] Regeln har föranletts av fartygsinteckningslagen, och den syftar direkt endast till att förhindra inteckning av fartyget, se Trygger, Kommentar till utsökningslagen, 2 uppl. I Upps. 1916, s. 308 ff.
[18] FIL 9 och 29 §§, jfr härovan, s. 274.
[19] Härom Hassler s. 209 ff.
[20] Hassler s. 112 ff.

1. När redaren[1] gått i konkurs skall fartyget jämte övrig konkursegendom omhändertagas av konkursförvaltaren (interimsförvaltaren).[2] Omhändertagandet kan emellertid i regel inte vara lika handgripligt som vid utmätning, och konkursförvaltaren har inga egna maktmedel för att genomdriva ett överlämnande utan får vid behov ansöka om handräckning.[3] Beträffande fartyg på resa torde det vanliga vara att befälhavaren anmodas bekräfta ett meddelande om att rederiet är i konkurs och att han i fortsättningen skall efterkomma konkursförvaltarens anvisningar. Meddelandet sänds lämpligen från rederikontoret, med angivande av rederiets telegramadress, och befälhavaren kan ha anledning att i sin tur begära bekräftelse för att säkert veta hur han skall förhålla sig. Eftersom konkursen inte bryter befälhavarens anställningsavtal,[4] utan detta i princip fortsätter, låt vara kanske med en skälig uppsägningstid,[5] kan befälhavaren härefter inte undandra sig att följa konkursförvaltarens anvisningar.[6]

När ett registrerat fartyg ingår i konkursbo skall anmälan liksom vid utmätning genast gå till inskrivningsdomaren vid Stockholms rådhusrätt, som skall göra anteckning därom i inteckningsboken.[7] Inteckning på grundval av konkursredarens medgivande

[1] Konkursen uppställer särskilda problem när fartyget ägs av ett partrederi. Dessa kräver en utförlig särbehandling och skall inte här upptas. Vissa synpunkter framförs av Schmidt i Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944, s. 27 ff.

[2] KL 54 §.

[3] Se Welamson s. 361.

[4] Se Alsén, Sjömanslagen, 3 uppl. Sthlm 1956, s. 26, samt där citerade AD 1933 nr 162, jfrd med AD 1932 nr 174 och AD 1936 nr 56.

[5] Schmidt, Tjänsteavtalet, Lund 1959 s. 114, Welamson s. 444. I normalfallet torde man dock utan diskussion tillämpa den lagenliga uppsägningstiden om tre månader enligt sjömanslagen 2 §.

[6] Enligt strikta civilrättsregler skulle befälhavaren redan i och med konkursbeslutet vara underkastad konkursförvaltningens kommandorätt, eftersom konkursen betraktas som ett statusförhållande som envar skall anses känna till. Det synes dock orimligt att strikt tillämpa en sådan regel, utan befälhavaren måste tillerkännas möjlighet att kontrollera uppgiftens riktighet.

[7] KL 21 §. Ingår lott av fartyg i boet skall anmälan göras till fartygsregistret (KL 21 §). En lottförvärvare får härigenom kännedom om förhållandet och undgår så risken att göra ett ogiltigt förvärv.

är utesluten redan i och med konkursbeslutet; har en sådan inteckning trots allt meddelats är den ogiltig.[8] Anteckningen i inteckningsboken har således funktionen att underrätta tredje man om konkursen och att sätta inskrivningsmyndigheten i stånd att undvika ett ogiltigt inteckningsbeslut. Den medför vidare den nyttan att ett godtrosförvärv av fartyget blir praktiskt uteslutet; en förvärvare av inskrivet fartyg av sådan storlek att det kan intecknas kan inte rimligen avstå från att kontrollera inteckningsförhållandena, varvid han genom anteckningen görs medveten om redarens konkurs. Eljest kunde ett godtrosförvärv av fartyget vara möjligt, icke direkt från konkursredaren, men väl i andra hand.

Frågan är sedan vad som händer med fordringar förenade med sjöpanträtt, om de uppstår under den tid fartyget drivs av konkursboet.[9] I regel drivs rörelsen inte vidare under någon längre tid, men man brukar försöka fullgöra kontraherade resor, såvida de inte ligger alltför långt fram i tiden. Under den tid som fartyget sålunda hålls igång kan sjöpanträtter uppstå, både för besättningens löner eller andra kontraktuella krav och för eventuell skada som driften kan förorsaka. Beträffande dylika fordringar får man hålla i minnet, att det nu är konkursboet som är redare, och det ådrar sig ansvar liksom vilken annan redare som helst; sjöpantborgenären får sålunda i regel[10] en massafordran i kon-

[8] FIL 10 §. Jfr därtill även återvinningsregeln i KL 29 § 2 och 3 st.

[9] Mindre praktiskt är kanske att tänka sig att sjöpanträtt uppstått innan konkursboet ännu fått kontakt med fartyget, och medan detta fortfar att följa redarens order. Härpå skulle man kunna tänka sig att tillämpa principen i avtalslagen 23 §, om att fullmäktigens rättshandlingar inte binder konkursboet. Emellertid torde fartygets normala, fortsatta användning under det tidrymd det kan vara fråga om i de flesta fall vara den enda rimliga handlingsväg som står öppen för befälhavaren — även om han känner till konkursen — och man bör då enligt principen i avtalslagens 24 § kunna anse konkursboet bundet.

[10] Det hävdas att krav enligt avtal som ingåtts före konkursen inte skulle kunna betraktas som massafordringar, sålunda exempelvis inte lönefordringar under uppsägningstiden, Welamson s. 444. I enlighet med den princip som bland annat kommit till uttryck i reglerna om säljarens stoppningsrätt kan man dock fråga sig om inte detsamma borde gälla under hela tiden efter konkursutbrottet. Det verkar förvånansvärt att de anställda skulle vara skyldiga att fortsätta att utge sina tjänster till en kanske betydligt reducerad lön.

kursen. Därjämte uppstår sjöpanträtt som vanligt. Men även fartygsborgenärer som ej har sjöpanträtt bör tydligen såsom massaborgenärer kunna göra sina krav gällande i konkursen. De får emellertid i regel ingen direkt del av fartygsvärdet, eftersom fartyget mestadels säljs i exekutiv ordning och egenskapen av massaborgenär i konkursen ej ger bevakningsrätt vid denna förrättning.[11]

2. I konkursen är det som nyss nämnts enligt konkurslagens huvudregel tänkt att försäljningen skall ske i exekutiv ordning, och detta lär även vara det vanligaste i praktiken. Försäljningen i exekutiv ordning kan aktualiseras på olika sätt.

För det första kan panthavare enligt en i konkurslagen grundläggande regel själv ombesörja pantens försäljning. Regelns tillämpning på fartyg bjuder emellertid vissa speciella svårigheter.

Sålunda är det ifråga om fartyg inte alltid helt klart vilka säkerhetsinnehavare som kan sägas äga panträtt. Något tvivel kan visserligen inte råda beträffande sjöpanträttshavare och inteckningshavare eller — ifråga om fartyg av ej inteckningsbar storlek — handpanthavare. Enligt konkurslagen måste vidare med panthavare alltid jämställas retinenter.[12] Om den säkerhetsrätt som tillkommer byggherre vilken givit förskott till fartygsbygge sägs däremot uttryckligen i handelsbalken 17: 5 att den endast är en förmånsrätt. Inte heller företagsinteckning, som skulle kunna innefatta fartyg under begynnelseskedet av byggnationen, har konstruerats som någon panträtt. Mer svårbestämd är redarens säkerhet mot försumlig medredare, till vilken han nödgats utge förskott. Medan denna i handelsbalken 17: 7 betecknas enbart som en förmånsrätt är den enligt sjölagen 17 § även förenad med en panträtt. Panträtten gäller emellertid endast i den försumliges andel av fartyget, och den kan därför aldrig ge rätt till att yrka på försäljning av hela fartyget.

Om man alltså kan fastslå att den aktuella personkretsen omfattar sjöpanträttshavare, inteckningshavare, retinenter och i före-

[11] Jfr nedan s. 292, varmed torde jämföras KL 81 §. Härjämte bör observeras, att utmätning hos konkursbo för boets egna skulder ej kan anordnas.

[12] KL 195 §.

kommande fall handpanthavare, blir nästa fråga vilken försäljningsbefogenhet dessa äger. Härom stadgas i konkurslagen 73 § att försäljning av fartyg på panthavares begäran alltid skall ske i utsökningslagens ordning. Såvitt avser sjöpanträttshavare, inteckningshavare och retinenter är detta otvivelaktigt i sin ordning,[13] men det kan synas förvånande att regeln skulle gälla handpanthavare i fartyg av ej inteckningsbar storlek. En handpanthavare har enligt allmänna panträttsregler egen realisationsbefogenhet, vilken i konkurs inte betages honom i vidare mån än att försäljningen måste ske på auktion.[14]

Inte desto mindre torde det få anses avsett att handpanthavare i fartyg skall vara underkastade denna särskilda begränsning. Vid konkurslagens tillkomst synes man visserligen inte ha haft handpanthavarens situation särskilt för ögonen, men regeln om att fartyget i konkurs måste säljas utmätningsvis är tillkommen med hänsyn till beståndet av eventuella panträtter av högre rang, och det kan vid konkurs inte tillåtas att egendomen säljes utan att sådana panträtter blir beaktade.[15] Även vid vanlig utmätning av handpantsatt fartyg gäller att sjöpanträtterna måste beaktas, och handpanthavaren kan därför inte ställa full lösen som villkor för att utmätningen skall få fortgå.[16]

Frågans praktiska betydelse bör ej överbetonas. Handpantsättningsbara är endast fartyg som är för små för att kunna intecknas, det vill säga sådana vars dräktighet understiger tre ton netto, eller — ifråga om isbrytare och bogserare — tio ton brutto. Samtidigt anses småbåtar, såsom roddbåtar och smärre segel- och motorbåtar, inte alls bör betraktas som fartyg i exekutionshänseende, varför de kan realiseras enligt vanliga regler för lösöre.[17] Exakt var den undre gränsen skall dragas är ovisst, men eftersom de särskilda exekutionsreglerna för fartyg har mo-

[13] Jfr dock synpunkterna angående retinenter ovan s. 242 not 6.
[14] KL 73 §.
[15] Se förarbetena till KL 24 och 73 §§. Det må framhållas att den som gynnas av exekutionsregeln inte är sjöpanträttshavaren — ty hans rätt kvarstår vid en privatförsäljning — utan den eventuelle köparen, som om den exekutiva formen ej föreskrivits kunnat ovetande förvärva ett fartyg belastat med sjöpanträtter.
[16] Se UL 71 § st. 1 pkt 2 samt 138 §; jfr publicitetsreglerna i 91 § 2 st., vilka gäller alla fartyg.
[17] Sålunda Hassler s. 265 f.

tiverats av hänsynen till beståndet av sjöpanträtter, kunde det hävdas att det avgörande borde vara huruvida fartyget är för litet för att kunna belastas med sådan panträtt. Det är emellertid ovisst om någon undre storleksgräns över huvud taget kan uppdragas för vilka fartyg som kan belastas med sjöpanträtt.[18] Å andra sidan är det tydligt att de helt små båtarna inte har någon benägenhet att samla på sig sjöpanträtter, och häri finner man kanske lättare ett skäl till deras uteslutande från den kategori som kan behandlas som fartyg i exekutionshänseende.

Om det nu är riktigt att småbåtarnas uteslutande från exekutionskategorien fartyg endast kan motiveras med deras allmäna obenägenhet att ådra sig sjöpanträtter, så blir bedömningen elastisk och tillåter en praktisk uppskattning av möjligheten att sjöpanträtt in casu kan tänkas föreligga. Särskilt båtar med anställd besättning och sådana som används i kommersiell drift kan med detta betraktelsesätt tänkas bli karakteriserade som »fartyg» i exekutionshänseende. Om båten är registrerad torde den alltid böra försäljas enligt reglerna för fartyg, eftersom den då i olika avseenden är underkastad speciella regler i utsökningslagen.[19]

Om en panthavare vill realisera fartyget i konkursen, sker detta genom vanlig utmätning, som ej kan betraktas som något moment i konkursen.[20] Panthavaren får sålunda i vanlig ordning begära utmätning hos kronofogdemyndigheten. Har han ingen exekutionstitel, bör han kunna instämma eller lagsöka konkursboet, vilket vid konkursutbrottet har övertagit panten jämte övrig egendom i gäldenärens besittning.[21] Inför rättegången kan borgenä-

[18] I norska rättsfall har sjöpanträtt ansetts kunna bestå i motorbåtar för skada som de vållat, se ND 1905 s. 225 *Kristiania* och ND 1922 s. 333 *Kristiania* (där sjöpanträtt av andra skäl dock ej tillerkändes). *Begränsningsreglerna,* vilka stått i samband med frågan om sjöpanträtts bestånd, har hos oss tillämpats på en 0,9 nettotons motorbåt (NJA 1958 s. 351, ND 1958 s. 224) och i Danmark på en tretons fiskemotorbåt (ND 1960 s. 242).

[19] Se UL 85 § 1 och 3 st., 90 § 3 st., 91 § 5 st., 94 §, 95 §, 140 §, 143 § 1 st. pkt 2. *Nybyggen,* som ännu ej registrerats, bör med användande av det anförda betraktelsesättet säljas såsom fartyg därest bygget fortskridit så långt att det sjösatts och kan tänkas ha ådragit sig sjöpanträtter.

[20] Welamson s. 324.

[21] När borgenären har en utsökningstitel kan denna tydligen rikta sig mot gäldenären och ändå medge utmätning under konkursen. Man kunde då fråga sig om det möjligen kan vara gäldenären som skall instämmas även under konkursen, enligt teorien att konkursen skall vara panthavare ovidkommande. Detta är dock tydligen omöjligt, sedan konkursboet övertagit gäldenärens tillgångar, inklusive panten.

ren ha behov av att kvarstadsbelägga fartyget — om inte annat så för att försäkra sig om att det inte utsätts för några risker före försäljningen. En sådan rätt torde kunna tillerkännas en panthavare, därest risken skulle befinnas beaktansvärd.[22]

Själva utmätningsförrättningen tillgår sedan som vanligt, med utmätningsförklaring, plombering, och märkning om att utmätning skett. Förrättningen riktar sig emellertid närmast mot konkursboet, och meddelanden som enligt utsökningslagen skall lämnas till gäldenären bör istället riktas till konkursförvaltaren;[23] gäldenären är redan till följd av konkursbeslutet betagen sin rätt att förfoga över fartyget. I övrigt erhåller panthavaren knappast några egentliga fördelar till följd av sin utmätningsansökan, och fördelning verkställes sedermera enligt samma principer som om exekutiv försäljning anordnats på konkursförvaltarens initiativ. I synnerhet gäller liksom eljest att konkurskostnader som anses belöpa på fartyget skall täckas direkt ur köpeskillingen,[24] varvid de brukar placeras omedelbart efter utsökningskostnaderna.[25]

Om panthavaren inte vill föranstalta om utmätning äger förvaltaren ombesörja att fartyget säljs i exekutiv ordning. I själva verket kan fartyget inte säljas på annat sätt med mindre konkursförvaltaren särskilt begär detta och får tillstånd därtill av inteckningshavare, såsom senare skall diskuteras.[26]

För det fall att försäljningen sker på konkursförvaltarens initiativ stadgas ej att fartyget skall utmätas, utan endast att försäljningen skall försiggå i utsökningslagens ordning. Ingen särskild utmätningsförrättning skall sålunda verkställas, och något säkerställande av egendomen utöver vad konkursförvaltaren själv ombesörjer är inte aktuellt. I konkurslagen förutsättes dock att fartyget då exekutiv försäljning äskas skall befinna sig på ort inom

[22] Jfr första lagutskottet i NJA II 1921 s. 436.

[23] I praxis torde det dock vara lämpligt att även gäldenären tillställes meddelande.

[24] Se KL 81—83 §§, och jfr för fast egendom UL 107 § 3 st.

[25] Att denna placering torde vara den riktiga synes Welamson antyda, s. 325.

[26] KL 71 § 4 st. Att sådan försäljning i regel ej kan ske före bevakningstidens utgång, om den ej skall ske på auktion, framhålles nedan s. 287. S. 286 f visas, att sjöpanträttshavarnas tillstånd ej erfordras.

riket,[27] och det har tydligen förutsatts att det skall befinna sig där intill försäljningen. Eventuella spekulanter bör tydligen ha denna tid på sig för att bilda sig en föreställning om fartygets värde.

Frakt-, skadestånds- och haveribelopp som enligt sjölagens 11 kapitel tillkommer sjöpanträttshavare måste givetvis liksom andra fordringar inbetalas till konkursboet, något som även förutsättes i sjölagens 272 §. Sjöpanträttshavare måste emellertid ha möjlighet till specialexekution även i sådana belopp. Har utmätning av fartyget skett på ansökan av panthavare kan detta stödjas på särskilt stadgande i utsökningslagen. Utmätningen vänder sig i detta fall i princip mot konkursboet, och sjöpanträttshavaren kan kräva att det ifrågavarande beloppet inbetalas direkt till utmätningsmannen eller till syssloman som denne förordnar.[28] Vid exekutiv försäljning på konkursförvaltarens initiativ antas däremot försäljningen ske för de oprioriterade borgenärernas räkning. Inte desto mindre synes det nödvändigt att sjöpanträttshavarna även i denna situation skall kunna utverka att de ifrågavarande beloppen redovisas till utmätningsmannen för att av denne reserveras för deras räkning. Som påtryckningsmedel finns möjligheten för sjöpanträttshavarna att efter rättegång mot konkursboet begära utmätning av beloppen.

Efter fördelningen, som likaledes sker i utsökningslagens ordning, redovisas eventuell återstod till konkursboet.

3. Har utmätning redan före konkursbeslutet skett för panthavares eller retinents fordran, skall utmätningen fortsätta utan hinder av konkursen.[29] Det fortsatta förfarandet gestaltar sig i detta fall i princip på samma sätt som vid utmätning under konkurs på initiativ av panthavare (ovan). Även i detta fall skall konkursfordringar som belöper på fartyget utgå före de sjöpantberättigade kraven, men sådana belopp bör regelmässigt vara små, eftersom konkursboet inte har haft någon egentlig befattning med fartyget.

Har utmätningen skett för annan utmätningssökandes fordran än panthavare, skall den i princip fortsättas enligt nyssnämnda regler, med mindre konkursförvaltaren med samtycke av rättens

[27] KL 71 § 4 st.
[28] UL 73 § 2 st.
[29] KL 24 § 1 st.

ombudsman gör framställning om dess inställande.[30] Har utmätningen skett mer än en månad före konkursansökan, har utmätningssökanden som tidigare nämnts förmånsrätt i fartyget enligt HB 17: 8; har den skett därefter saknar utmätningssökanden annan förmånsrätt än som kan tillkomma honom på annan grund, och han är då i regel inte utdelningsberättigad i utsökningsförrättningen.[31] Istället får han bevaka fordringen i konkursen, varvid han alltefter sin prioritet kan tänkas få del av ett eventuellt överskott från fartygsförsäljningen.

4. Om exekutionen fortskridit så långt att försäljning skett när konkursen inträffar, skall förfarandet fortsätta utan möjlighet för konkursförvaltaren att ingripa (KL 24 § 2 st.). Redovisning och fördelning sker i dessa fall helt enligt utsökningslagens regler, utan någon annan inverkan av konkursen än att utmätningssökanden kan tänkas bortfalla till följd av att någon inger konkursansökan inom en månad efter utmätningen, varvid den utdelning som han skolat erhålla istället tillfaller konkursboet.[32] Detta får den konsekvensen, att fordringar som inte bevakats vid auktionen men som enligt utsökningslagen 148 § skall få utdelning efter de vederbörligen bevakade kraven får stå tillbaka för det belopp som sålunda tillkommer konkursboet.

Som senare skall utvecklas, kan vid specialexekution i konkurs bevakning ske, förutom av utmätningssökanden och panthavare, av borgenärer med förmånsrätt enligt HB 17: 4 och 17: 7. I den nu behandlade situationen, där auktion skett vid konkursens inträde, kan tydligen dessa borgenärer under inga omständigheter bevaka i vanlig ordning.[33] Man kan då fråga sig om de borde få bevaka i efterhand, i den ordning som föreskrives i 148 § utsökningslagen. En sådan regel vore emellertid knappast förenlig med förutsättningarna för deras bevakningsrätt,[34] och den skulle inte

[30] KL 24 § 2 st. Jfr närmare nedan under E 1.

[31] Bortsett från panthavare är det endast personer med förmånsrätt enligt HB 17: 4 eller 17: 7 som äger bevakningsrätt, se UL 139 § 1 st. Närmare om förmånsrätten och bevakningsrätten enligt dessa lagrum nedan s. 293 f.

[32] Jfr Welamson s. 331, Hassler s. 319.

[33] Se Welamson s. 331.

[34] I UL 139 § anges dessa avse att »under konkurs fartyg eller gods i fartyg skall utmätningsvis försäljas».

heller uppfylla det syfte som är avsett, nämligen att dessa borgenärer inte skall behöva stå tillbaka för utmätningssökanden eller andra borgenärer med sämre förmånsrätt, gällande i fartyget särskilt.[35]

E. Försäljning

1. Privat försäljning s. 285 — 2. Exekutiv försäljning s. 287.

1. I konkurs kan försäljning som tidigare nämnts ske antingen genom konkursförvaltarens försorg (här: »privat försäljning») eller i utsökningslagens ordning (»exekutiv försäljning»). Privat konkursförsäljning skall som allmän regel ske på auktion efter kungörelse i ortstidning och eventuellt annorstädes,[1] men underhandsförsäljning torde vara det vanliga för fartyg. En underhandsförsäljning förutsätter tillstånd av rättens ombudsman,[1a] vilken där tillståndet ej gäller ett bestämt anbud skall tillse att föreskrifter lämnas om det förfarande som skall iakttas för att försäljningen ej skall kunna resultera i underpris.[2] Underhandsförsäljning ger emellertid i praktiken oftast bättre utsikter att nå ett gynnsamt pris än auktionsförsäljning.

För att underhandsförsäljning av pantsatt eller av särskild förmånsrätt besvärad lös egendom skall få ske, fordras emellertid ytterligare panträttshavarnas eller de särskilda förmånsrättshavarnas tillstånd, i den mån dessa personers rätt är av försäljningen beroende.[3] Frågan är då vilka borgenärer i ett fartyg som på detta sätt kan vara beroende av försäljningens resultat.

Det finns inget allmänt stadgande om att privat försäljning under konkurs utplånar några som helst rättigheter i fartyget. Emellertid är det tydligt, att den som endast har en förmånsrätt knuten till fartyget måste utöva denna medan fartyget är i gäldenärens eller hans konkursbos hand: den endast personliga rätten föl-

[35] Se härom Welamson s. 326.

[1] KL 74 och 76 §§ jfrda med UL 90 §. Har fartyget större värde bör kungörelse ske även i rikstidningar, såsom exempelvis gjordes vid auktion den 9 mars 1968 (Bröderna Eckeroths Metallkonstruktioner). Sjöpanthavare behöver ej kallas.

[1a] KL 71 § 1 st.

[2] KL 72 §.

[3] KL 71 § 2 st.

jer ej fartyget efter en överlåtelse. En sådan borgenärs rätt är alltså beroende av försäljningen, och hans tillstånd till underhandsförsäljningen bör krävas. På detta sätt berörda är ifråga om fartygsbyggen förskottsgivare med förmånsrätt i bygget och företagsinteckningshavare i den mån deras säkerhet omfattar bygget, och ifråga om fartyg i allmänhet partredare med förmånsrätt för medredarförskott — om man nu får tro lagens ordalydelse.[4] Även en utmätningssökande utan ytterligare förmånsrätt kan vara berörd av försäljningen, nämligen där hans förmånsrätt består till följd av att utmätningen skett mer än en månad före konkursansökan men den fortsatta verkställigheten inställts på konkursförvaltarens initiativ för att ge plats för en underhandsförsäljning.[5] Vidare är retinenter och handpanthavare tydligen berörda av försäljningen, eftersom den förutsätter att deras besittning upphör, men kravet på deras tillstånd sammanhänger närmast med att de ej utan vidare är skyldiga att uppge sitt säkerhetsobjekt till konkursboet.[6]

Kvar står då inteckningshavare och sjöpanträttshavare. Om inteckningshavare stadgas som tidigare nämnts, att de som ej täckts måste ha lämnat sitt medgivande för att någon privat försäljning över huvud taget skall få äga rum, och att han därvid måste för dödning inge inteckningar som inte blivit helt täckta. Den praktiska följden av detta synes vid en underhandsförsäljning vara, att konkursförvaltaren måste träffa preliminärt köpeavtal med fartygsspekulanten, varefter inteckningshavare vilkas fordringar inte täcks av den överenskomna köpeskillingen måste lämna sitt medgivande och i samband därmed inge sina inteckningar för dödning. Först därefter kan försäljningen bli definitiv.

Vad sjöpanträttshavarna beträffar, kvarstår deras rätt i princip, såvida inte överenskommelse träffas med kända sjöpanträttshavare om att deras anspråk skall upphöra vid försäljningen, mot

[4] Enligt ordalagen i HB 17: 7 skulle medredaren äga en förmånsrätt »i fartyget». Att förmånsrätten i verkligheten inte torde kunna utövas i annat än en lott av fartyget utvecklas nedan s. 293 f.

[5] Enligt KL 68 § och 24 § 2 st.

[6] Enligt KL 73 § skall panten hembjudas till förvaltaren, som äger lösa den genom full betalning; eljest får borgenären, själv eller (2 st.) genom förvaltarens föranstaltande, ombesörja försäljning, vilken ifråga om fartyg skall ske på exekutiv auktion.

att de får göra sina krav gällande i köpeskillingen. En sådan överenskommelse binder givetvis inte okända sjöpanträttshavare men har ansetts kunna gälla till förmån för sådana.[7] Den okände sjöpanträttshavaren kan emellertid, om hans sjöpanträtt inte under mellantiden upphört genom preskription eller fartygets flaggskifte, välja att avstå från det avsatta beloppet för att istället vid lämpligt tillfälle göra sin rätt gällande mot fartyget. Köparen kräver därför i regel en garanti av konkursförvaltaren att inga sjöpanträtter föreligger, något som är ägnat att avhålla från någon frikostigare användning av underhandsförsäljning av fartyg vid rederikonkurser.

Med hänsyn till det sålunda uppställda kravet på medgivande från olika intressenter i fartyget torde en underhandsförsäljning av detta inte kunna ske förrän efter bevakningstidens slut, då det klargjorts vilka fordringar som kan behöva beaktas. En auktionsförsäljning synes kunna anordnas på ett tidigare stadium, eftersom den endast förutsätter medgivande av vissa inteckningshavare och dessas identitet kan fastställas med hjälp av gravationsbevis,[8] men en privat sådan försäljning torde som inledningsvis nämnts knappast förekomma i praktiken.

2. Exekutiv försäljning inom eller utom konkurs måste alltid ske under iakttagande av de former som föreskrivs i utsökningslagen, och den måste ha föregåtts av de kungörelser och kallelser varom där stadgas.[9] Kungörelse skall sålunda ha gjorts i ortstidning[10] samt, minst fjorton dagar före auktionen, i Posttidningen,[11] och kallelse skall i god tid ha utgått till in- och utländska sjöpanträttshavare och inteckningshavare.[12] Inga särskilda regler finns för närvarande om meddelande till utländsk registreringsmyndighet vid försäljning av utländskt fartyg, men sådana regler

[7] NJA 1956 s. 562, ND 1956 s. 649.
[8] Se dock Welamson s. 370 f.
[9] Försäljningen måste i regel ske inom fyra månader från utmätningen, se UL 88c § 2 st.
[10] UL 90 § 1 st.
[11] UL 91 § 3 st.
[12] Se närmare UL 91 § 3 st.

måste införas inför ratifikation av den nya panträttskonventionen.[13]

Auktion på registrerat fartyg förrättas av överexekutor.[14] Vid försäljningen skall gravationsbevis vara inskaffat och skall först uppläsas, varefter de närvarande skall anmodas att ange sina anspråk; inteckningshavarnas behöver inte anges, eftersom de framgår av det upplästa gravationsbeviset. Bevakningar som inges efter denna tidpunkt kan inte beaktas vid köpeskillingsfördelningen i annan mån än att de kan få utdelning efter de vederbörligen ingivna;[15] ersättning för konkurskostnader torde dock som tidigare angivits kunna bevakas ända fram till köpeskillingsfördelningen. De anmälda bevakningarna skall uppläsas av auktionsförrättaren, varefter auktionen sker i uppslag.[16] Härvid gäller som tidigare nämnts inget lägsta bud, utan köpet blir definitivt under förutsättning att det vederbörligen fullgöres.

Det vederbörliga fullgörandet i nyss angiven mening innebär att betalning måste erläggas i viss ordning. Redan vid auktionen måste sålunda minst en sjättedel av köpesumman erläggas såsom handpenning; alternativt kan säkerhet erläggas för en femtedel av köpesumman.[17] Vidare måste hela återstoden av inropssumman vara erlagd senast vid fördelningssammanträdet; eljest måste för-

[13] Se konventionens art. 10c och dess art. 13.

[14] UL 90 § 3 st. *Andra fartyg* säljs liksom lös egendom i allmänhet av utmätningsman, varvid dock vissa av ULs särregler för fartyg måste iakttas. Sålunda måste kungörelser och meddelanden till kända sjöpanträttshavare utgå före auktionen enligt 91 § 3 st. Betalning sker som huvudregel kontant, enligt vanliga regler för lösöre, 96 §. I vissa fall måste emellertid reglerna om särskilt fördelningssammanträde för influten köpeskilling tillämpas. I det fall att någon hade handpanträtt i fartyget, men detta utmätts för sjöpanträttshavares bättre prioriterade fordran, förutsätts detta i 138 §. Fördelningssammanträde bör i själva verket alltid hållas när fartyget visar sig vara belastat med sjöpanträtter, eftersom dessa försvinner vid försäljningen och måste beaktas i en vederbörligen genomförd fördelning. Mot detta kan ej invändas att reglerna om fördelningssammanträde, UL 140 och 141 §, enligt sin lydelse är tillämpliga endast på registrerade fartyg. Slutligen är regeln i UL 139 § om särskilda förmånsrätters beaktande vid utmätning under konkurs tillämplig. De nya reglerna om underhandsförsäljning, UL 96 a §, gäller ej för några slag av fartyg.

[15] UL 148 §.

[16] UL 93 §.

[17] UL 95 §. Borgen som ställs måste vara proprieborgen, enligt UL 48 §.

rättningen göras om, och den försumlige inroparen svarar då för extra kostnader och eventuell mellanskillnad gentemot det bud som uppnåtts vid den nya försäljningen. Undantag från regeln om slutbetalning vid fördelningen gäller såtillvida, att inteckningshavare kan medge att hans inteckning får kvarstå i fartyget i avräkning mot köpesumman, samt att inteckningshavare — respektive gäldenären, om försäljningen ger överskott — kan ge anstånd med betalning av det som skolat falla på hans lott.[18] Tydligen har man inte tänkt sig att konkursbo, vid fartygsförsäljning under konkurs, skall kunna lämna sådant anstånd.

Fartyget säljs enligt 95 § 4 st. gravationsfritt, där ej köparen såsom nyss angivits övertagit gälden.[19] Uttrycket gravationsfritt får dock ej uppfattas helt bokstavligt. Inteckningar som täcks helt av köpeskillingen förblir verksamma såtillvida att de kan utnyttjas av fartygets nye ägare, vilken åter kan utge dem med oförändrad förmånsrätt.[20] Huruvida de täckta inteckningarna i övrigt kan ha någon verkan är ej helt säkert. När betalning lämnas för en sådan inteckning skall handlingen enligt utsökningslagen 161 § förses med anteckning därom; sannolikt torde den därutöver böra infordras för gäldenärens räkning.[21] Om dessa åtgärder ej företagits kan inteckningen tänkas komma i en godtroende förvärvares hand, varvid den synes böra tillerkännas verkan i fartyget. Den nye ägaren kan emellertid värja sig häremot genom att begära anteckning i inteckningsboken om att full betalning utgått för inteckningen.[22]

Inteckningar som helt eller delvis blivit utan täckning är utan vidare overksamma. Att de dock enligt 19 § fartygsinteckningslagen kan dödas utan att företes i huvudskrift uppfattas endast

[18] Se härom UL 95 §.

[19] Som tidigare angivits kan dock bortfallet av gravationerna inte bli definitivt förrän köpet blivit definitivt, se ovan s. 82 not 3. Vidare är det klart att rättigheter kvarstår såtillvida att de måste beaktas vid fördelningen; jfr om sjöpanträtter nedan s. 292 f.

[20] FIL 21 §.

[21] SkbrL 21 § 1 st. Anteckning torde böra ske även på delvis täckta inteckningar, trots att dessa enligt FIL 19 § är utan verkan.

[22] FIL 29 § 2 st. Sådan anteckning kan dock ej äskas förrän fördelningen vunnit laga kraft.

som en möjlighet att rensa inteckningsboken från felaktiga anteckningar.[23]

F. Köpeskillingsfördelning

1. Fördelning i konkurs s. 290 — 2. Fördelning efter exekutiv försäljning s. 291.

1. Fördelning efter privat konkursförsäljning av ett fartyg torde i regel ske enligt överenskommelse som träffats i samband med beslutet om försäljningen. Mestadels torde det vara inteckningshavare och kända sjöpanträttshavare som deltar i denna fördelning, ibland kanske en utmätningssökande borgenär utan annan förmånsrätt än utmätningen ger, eller annan borgenär vars tillstånd krävts för underhandsförsäljningen. Till den köpesumma som fördelas mellan dessa intressenter kan komma frakt-, haveri- och skadeståndsbelopp som enligt sjölagen 267 § och 272 § 2 st. skall tillkomma sjöpanträttshavare. Eventuellt överskott från fördelningen tillkommer konkursmassan.

I den mån ingen särskild överenskommelse träffats bör fördelningen ske enligt vanliga konkursregler. Bevakning i konkursen behöver sålunda ej ha skett för fordringar som är förenade med panträtt.[1] Inteckningshavare, retinenter och eventuella handpanthavare kan emellertid föreläggas att edfästa sina fordringar såsom förutsättning för att utdelning skall ske.[2] Det förefaller ej som om sjöpanträttshavarna kan underkastas en sådan edgångsplikt; deras rätt till utdelningen beror ej på konkursreglerna utan på särskild överenskommelse, genom vilken de tillagts utdelningsrätt mot avstående av sin vidare sjöpanträtt i fartyget.

Om försäljning av fartyget — privat likaväl som exekutiv — lämnar överskott, skall beloppet redovisas till konkursboet. Röranде fördelning av överskottet gäller sedan vanliga regler om fördelning i konkurs. Vid *denna* fördelning kan några panthavarrättigheter inte bli aktuella, och den panthavare som försummat att be-

[23] Undén I s. 233.
[1] KL 123 § 1 st.
[2] KL 123 § 2 och 3 st.

vaka vid den exekutiva försäljningen eller ej tillvaratagit sin rätt vid den privata försäljningen får såsom oprioriterad söka utdelning i konkursen.[3]

2. Vid fördelning efter försäljning i utsökningslagens ordning kan jämte köpeskillingen för fartyget finnas tillgängliga fraktbelopp eller haveri- eller skadeståndsersättningar, vilka enligt yrkande av sjöpanträttshavare infordras av utmätningsmannen. Dessa belopp tillkommer vid fördelningen enbart sjöpanträttshavare. Undersökningen av utmätningspraxis har visat att fraktbelopp som på detta sätt utgår knappast kan förväntas vara betydliga; haveri- och skadeståndsersättningar bör däremot understundom kunna uppgå till ganska stora summor.

Fördelningssammanträdet hålls normalt inom fjorton dagar efter auktionen inför auktionsförrättaren, på plats och vid tidpunkt som vid auktionen angivits av denne; någon ytterligare kallelse förekommer i regel icke.[4] Till grund för fördelningen lägges en av förrättningsmannen upprättad fördelningslängd, vilken i första hand bör godkännas av de närvarande intressenterna och i så fall skall följas vid utdelning, som då genast skall äga rum.[5] Om godkännande inte kan utverkas, avkunnar överexekutor omedelbart utslag eller avger utmätningsman genast förslag, om hur köpeskillingen skall fördelas.[6] Utslaget eller förslaget kan överklagas hos hovrätten respektive klandras hos överexekutor inom tre veckor.[7] I detta fall kan lyftning av tilldelat belopp innan fördelningen vunnit laga kraft ej ske annat än mot pant eller borgen (UL 155 §).

[3] Om möjligheten att vid fördelning efter exekutiv försäljning få utdelning efter övriga borgenärer, UL 148 §, har tidigare talats.

[4] UL 140 § 1 st. Om meddelande när förrättningen måste inställas, se samma lagrum 2 st.

[5] UL 145 §. Jfr dock 157 § om utmätning hos dödsbo.

[6] UL 147 § resp. 146 §. Tidigare har framhållits (ovan s. 288 not 14), att fördelningssammanträde kan behöva hållas även vid försäljning av icke registrerat fartyg, vilken ombesörjes av utmätningsman, nämligen där det oregistrerade fartyget befunnits vara belastat med sjöpanträtt.

[7] UL 203 § resp. 214 jfrd med 213 §.

I fördelningslängden avföres först utmätningskostnaderna[8] och i förekommande fall konkurskostnader som anmälts till förrättningsmannen.[9] Återstoden fördelas sedan mellan de rättsägare, som bevakat sina fordringar senast vid auktionen; de som ej bevakat får del av ett eventuellt överskott.[10] Inteckningshavare behöver som tidigare framhållits inte ha bevakat.

Beaktansvärda vid fördelningen är, förutom utmätningssökandens fordran där dess förmånsrätt ej förfallit till följd av konkurs, framför allt panthavares och retinenters fordringar.[11] Härav skall sjöpanthavare i första hand tillgodoses ur ersättningsbelopp och fraktbelopp, som innehållits för deras räkning. Sedan sådana belopp ianspråktagits tillgodoses först de ordinarie sjöpanträttshavarna enligt 267 § punkterna 1—5, därefter inteckningshavare alltefter deras förmånsrätt i inteckningsboken, respektive, om fartyget inte är inteckningsbart, en eventuell handpanthavare, därefter borgenärer med sjöpanträtt enligt 267 § punkt 6, d. v. s. till följd av oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter, och slutligen en eventuell retinent.

Beträffande sjöpanträtterna måste förrättningsmannen särskilt tillse att de inte blivit preskriberade vid auktionstillfället. Preskription av sjöpanträtt kan enligt sjölagen 283 § för närvarande endast ske genom att talan anhängiggöres i laga ordning. Att dessutom auktionen avbryter preskriptionen synes framgå av sjölagens formulering, enligt vilken sjöpanträtten över huvud taget upphör vid försäljningen, för att efterträdas av en »enahanda» rätt till köpeskillingen;[12] denna senare rätt följer emellertid utsökningslagens regler och är underkastad ny preskription.[13] Däremot torde icke vare sig kvarstads eller utmätnings inledande under nuvarande regler kunna bryta preskriptionen för den sjöpanträttshavare

[8] Som tidigare framhållits bör vårdkostnad efter kvarstad eller utmätning betraktas som utmätningskostnad, medan den härförinnan kan vara sjöpantberättigad enligt sjölagen 267 § punkt 1. Enligt den nya konventionen blir endast den förra kategorien skyddad, se artikel 11 mom. 2 jfrd med artikel 4.

[9] Uttryckligen anges detta ifråga om exekutiv försäljning av fastighet i UL 107 § 3 st. Att samma princip bör gälla om lös egendom synes framgå av KL 81 § jfrd med 82 och 83 §§, se Welamson s. 325.

[10] UL 148 §.

[11] UL 149 § 1 st.

[12] Sjölagen 270 §.

[13] Sålunda även Rygh s. 201.

som inte själv har anhängiggjort talan.

Den nya panträttskonventionen, artikel 8 mom. 1, låter alla sjöpanträtter preskriberas på ett år från uppkomsten, försåvitt fartyget inte dessförinnan belagts med kvarstad — konventionens engelska uttryck är »arrest», icke »seizure» — som leder till exekutiv försäljning. Om konventionen på denna punkt skulle tagas på bokstaven bleve följden att fartyget under alla omständigheter måste kvarstadsbeläggas, och att en utmätningsförrättning inte är nog för att bryta preskriptionen. Vid utmätning utan föregående kvarstad skulle alltså preskriptionen fortsätta intill den exekutiva försäljningen, då sjöpanträtten i fartyget upphör liksom enligt nuvarande regler (panträttskonventionen artikel 11 mom. 1).

Först sedan panthavarna tillgodosetts kan utmätningssökanden få någon utdelning. Om emellertid försäljningen skett i konkurs stadgas särskilt att även fordringar enligt HB 17: 4 skall beaktas, och dessa skulle då enligt förmånsrättsordningen placeras före utmätningssökandens fordran.[14] För den händelse nämligen fartygsförsäljningen men inte konkursen i övrigt skulle förslå till att ge utdelning åt dessa gynnade förmånsrättshavare, anses det principiellt oriktigt att de skall utträngas av utmätningssökanden eller andra borgenärer med sämre förmånsrätt gällande i fartyget särskilt.[15]

Hittills har i utsökningslagen stadgats, att bevakning får ske även för fordringar med förmånsrätt enligt HB 17: 7. I samband med lagstiftningen om företagsinteckning har denna särskilda hänvisning borttagits såsom obehövlig, emedan företagsinteckning (HB 17: 7 st. 2) numera alltid skall beaktas vid utsökning likaväl som vid konkurs, och emedan förmånsrätten för medredarförskott (HB 17: 7 st. 1) ansetts bevakningsbar till följd av att den i sjölagen betecknats som förenad med panträtt.[16] I sistnämnda avseende bör dock observeras, att panträtten gäller endast i en lott av fartyget, och att den sålunda icke kan bevakas vid en försäljning av hela fartyget.[17]

[14] UL 139 § 1 st. pkt 2.

[15] Welamson s. 326.

[16] SFS 1967: 140; och se härom SOU 1966: 7 s. 23 f och 126 f samt KProp nr 16, 1967 s. 18 och 163. Hänvisningen till sjölagen avser 17 §. Beträffande företagsinteckningen må tillfogas att den naturligtvis inte kan gälla i vad som betecknas såsom fartyg; hänvisningen kunde emellertid undantagsvis bli tillämplig på gods i fartyg, varom i UL 139 § gäller samma bevakningsregel som ifråga om fartyg.

[17] Jfr ovan s. 258 not 6.

Härtill kan tillfogas, att förmånsrätten ifråga enligt utsökningslagens ovannämnda regel skulle kunna göras gällande endast vid konkurs. Enligt regler om partrederi kan fartyget såsom sådant inte säljas i den gäldbundne redarens konkurs, med mindre även samtliga medredare är i konkurs.[18] Förskottsgivarens förmånsrätt i fartyget skulle tydligen inte kunna göras gällande med mindre han antingen utträder ur rederiet och begär samtliga medredare i konkurs eller försätter såväl sig själv som sina medredare i konkurs och låter sitt konkursbo i de övrigas bon bevaka vad som kommer på deras andelar!

Ingen särskild bevakningsregel finns för fordringar på grund av förskott till fartygs byggande, förmånsberättigade enligt HB 17: 5, något som måhända sammanhänger med att säkerhetsobjektet i detta fall ej betraktats som fartyg. Det vore emellertid orimligt att byggnadsvarvet genom att vid mätdäckets läggande registrera fartyget skulle kunna göra en sådan förskottsgivares säkerhet om intet. Med hänsyn härtill torde det vara nödvändigt att trots avsaknaden av uttryckligt stadgande medge bevakningar för sådana krav, såväl vid vanlig utmätning som vid exekutiv försäljning efter konkurs.

De särskilda problem som uppkommer i samband med partrederi har i huvudsak lämnats utanför denna framställning. En särskild fråga, som kan uppstå vid fördelningen, skall emellertid uppmärksammas. Om fartyget säljs exekutivt, vilket kan ske särskilt på föranstaltande av sjöpanträttshavare eller inteckningshavare[19] eller genom annan borgenärs utverkande av dom mot samtliga medredare,[20] kan det befinnas att någon av redarna äger panträtt eller har förmånsrätt i fartyget. En påstådd sådan situation har nyss berörts. Särskilt kan emellertid problemet aktualiseras på det sättet, att en av redarna har inteckning i fartyget. En fartygsinteckning skall visserligen enligt fartygsinteckningslagens 15 § inte få göras gällande i en viss lott av fartyget, men samtidigt är det tydligt att inteckningen inte kan ha någon verkan i den

[18] Jfr *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944, s. 27 f.

[19] Sjöpanträttshavare erhåller här exekutionstitel genom stämning å befälhavaren enligt sjölagen 282 §, inteckningshavaren genom stämning å huvudredaren eller, om sådan ej är utsedd, annan redare enligt FIL 38 § 2 st.

[20] Se Schmidt a. a. s. 27 f.

mån fartyget ägs av borgenären.[21] Det kan emellertid inte ifrågasättas att en inteckningshavare i ett fartyg skall gå helt miste om sin panträtt därför att han förvärvar en andel av det intecknade fartyget. Resultatet bör bli att partägaren måste få en utdelning, reducerad i proportion till hans egen lott.

Om en fordran som skall kunna beaktas vid utdelningen är tvistig eller beroende av ett villkor, skall avsättning ske för ett motsvarande belopp.[22] I detta fall, liksom då utdelning beräknas för en fordran utan att fordringsbeviset företetts, skall i en *sekundärfördelning* fastställas hur beloppet skall fördelas för den händelse det befinnes tillkomma någon annan borgenär än den för vilken det upptagits i fördelningslängden. Belopp som blivit avsatta skall nedsättas i riksbanken.[23]

Fraktbelopp och skadestånds- eller haveribidrag som efter fördelningssammanträdet inflyter till förrättningsmannen för fördelning mellan sjöpanträttshavarna kan inte anteciperas genom någon sekundärfördelning, utan ett nytt fördelningssammanträde måste hållas.[24] Har då sjöpanträttshavarna redan tillgodosetts ur fartyget, kan man mena att de nytillkomna beloppen i första hand borde tilldelas borgenärer vilkas utdelning minskat genom sjöpanträttshavarnas tillgodoseende. Någon mekanik för genomförande av en sådan ordning finns dock ej; tvärtom stadgas uttryckligen ifråga om inteckningshavare att de inte har rätt till del i de nämnda beloppen, och att andra förmånsrättshavare i fartyget skulle äga någon sådan rätt utan särskilt stöd i lag kan ej antas. Under sådana omständigheter måste det anses tveksamt om beloppen skulle kunna utdelas, utan det torde vara nödvändigt att överlämna dem till gäldenären eller hans övriga borgenärer.

[21] Jfr FIL 21 §.
[22] UL 151 §.
[23] UL 158 §.
[24] Jfr ovan s. 162 not 60.

Kap. VIII. Avslutning

Den utveckling som skisserades i inledningen av detta arbete har gått från en i huvudsak kortfristig kreditgivning avsedd att finansiera en viss resa, mot den långfristiga kreditgivning som med dagens ökade fartygsstorlekar blivit alltmer oumbärlig för sjöfartens behov. Medan säkerhetsrätter för kortfristig kredit fortfarande har en funktion att fylla, är det den permanenta krediten som särskilt tilldrar sig intresset och som nu anses i första hand böra tillgodoses genom ändrade regler. Att den permanenta kreditens säkerhetsrätter i viss mån måste inkräkta på den kortfristiga kreditens är därvid ofrånkomligt.

Bland de olika säkerhetsrätter, som behandlats i det föregående, är egentligen bara *fartygsinteckningen* (inklusive fartygsbyggesinteckningen) och i begränsad mån *företagsinteckningen* användbara som normala redskap för den som ägnar sig åt permanent kreditgivning. Övriga säkerhetsrätter har sina speciella användningsområden eller i övrigt begränsat värde.

Den *separationsrätt* som kan tillkomma en förvärvare av ett ägareintresse i fartyget är som säkerhetsrätt betraktad behäftad med flera svagheter. Om ägareintresset tar sig uttryck i ägareförbehåll eller i försäljning i form av skeppslega med optionsklausul, kan avbetalningsköplagen bli tillämplig på parternas förhållande, med åtskilliga säkerligen oväntade konsekvenser. Ägaren — och i synnerhet den som bara förbehållit sig äganderätten utan att vara registrerad ägare — kan dessutom råka ut för att någon godtroende förvärvar rättigheter i fartyget. Detta bör särskilt kunna bli av praktisk betydelse i fråga om retentionsrätt för reparationskostnader, vilka kan medföra en belastning som inteckningshavaren inte behöver räkna med. Vidare är ägareförbehållets ställning utomlands osäker, och de särskilda skyddsåtgärder särskilt i försäkringshänseende som är tillgängliga för en inteckningshavare är ej säkert påräkneliga för den som förbehållit sig äganderätt.

För den som önskar ett livligare engagemang i fartygsdriften än en vanlig kreditgivare, mot utsikt till större andel än vanlig ränta, är det dock en framkomlig väg att skaffa sig något slags

ägareintresse i fartyget. Detta kan ordnas genom att han står som ägare och istället utlejer fartyget, eller att han som andelsägare — närmast aktieägare i ett rederiaktiebolag, som äger fartyget — får direkt del av driftsresultatet. Däremot är det inte möjligt att förvärva fartyget genom lösöreköp eller genom traditionslös överlåtelse.

Sjöpanträtterna har sitt särskilda användningsområde för kortfristiga krediter till fartygets drift och kommer vid den nya Brysselkonventionens införande att ytterligare minska i betydelse. De är inte användbara för den som lämnar en permanent rederikredit. *Retentionsrätten* tjänar på sitt speciella område en viktig funktion för framtvingande av vad köplagen betecknar som kontantbetalning och är inte någon egentlig väg för säkrande av kredit till fartyget. Inte heller de *särskilda säkerhetsformerna* byggnadsförskottsinteckningen enligt sjölagens 3 §, medredarens förskottspant enligt 17 § och utmätningssökandens förmånsrätt enligt HB 17: 8 — företagsinteckningen står som tidigare nämnts i en särställning — är användbara för permanentkreditens behov utan fyller envar sitt särskilda ändamål.

Även de *normala säkerheterna* för permanentkrediten — om man dit får räkna företagsinteckningen — har emellertid ofta sagts vara särdeles otillfredsställande som säkerhet. I synnerhet har detta sagts om fartygsinteckningen. Även om det obestridligen är riktigt att denna säkerhet hotas av många risker, är dessa inte längre desamma som på den tid då varje sjöfärd var ett äventyr och då penningnöd kunde tvinga skepparen att förpanta eller sälja både fartyg och last i främmande hamn.

Till de största riskerna numera hör säkerligen konjunktursvängningarna, vilka har ett oerhört inflytande på fartygsvärdena. Kreditgivaren bör i någon mån kunna skydda sig genom registrering av ett värdefullt långtidscerteparti, om detta blir tillåtligt, under förutsättning att befraktaren i förväg får ange kretsen av de substitutredare han kan godta, men det är tydligt att detta inte är någon patentmedicin som kan ordineras i alla situationer.

Allt mindre betydelsefull — men förvisso långt ifrån eliminerad — är risken för skada på fartyget. Mot sådana risker ger tredjemansförsäkringen i regel ett fullt tillfredsställande skydd, i synnerhet om den förstärks genom en formlig pantsättning av rät-

ten till försäkringsersättning. Att haveriersättning och skadeståndskrav i regel inte tillkommer kreditgivaren kan emellertid stundom medföra förluster; så är givetvis fallet om fartyget inte är kaskoförsäkrat, men förluster kan även eljest uppkomma till följd av försäkringstagarens uppgörelser med den ersättningsskyldige. Av särskild betydelse blir skaderiskerna när de förorsakas av krig eller andra oroligheter, som väsentligt ökar faran för fartyget samtidigt som de avskär rätten till det vanliga försäkringsskyddet.

Hotet från sjöpanträtterna kan knappast längre betecknas som någon av de allvarligaste farorna för kreditsäkerheten, och dess betydelse bör ytterligare minska vid införandet av den nya panträttskonventionen. Däremot torde fartygens användning i utrikesfart — och i synnerhet i trampfart, där man ej på förhand kan göra sig en bild om vilka förhållanden fartyget kan råka på — medföra risker både för särskilt omfattande sjöpanträtter och för embargo eller hinder av olika slag, vilka i sin tur kan aktualisera risken för en utländsk tvångsförsäljning. Detta torde kunna medföra mycket beaktansvärda förlustrisker.

Företagsinteckningen och dess föregångare förlagsinteckningen har ofta förmenats vara en särdeles dålig säkerhet på grund av att de inte är några egentliga pantsäkerheter och inte följer det belastade objektet i en köpares hand. Ifråga om fartygsbyggen synes dock denna risk icke vara beaktansvärd. Det är ju aldrig meningen att inteckningen skall omfatta annat än den egendom som finns på varvet — ifråga om fartyg alltså de som befinner sig under byggnad på varvets slipar. Såvitt avser fartygen gäller inteckningen således i ett ständigt varierande kollektiv av byggen, vilka knappast är flyttbara från varvet och vilka har sitt väsentliga värde i att de samtliga kan övertas av en köpare av hela varvet. Inteckningen framstår som ett lämpligt komplement till fastighetsinteckning. De intecknade objektens värde uppges allmänt vara ganska lågt, men säkerheten är å andra sidan inte underkastad några större risker, bortsett från risken för konjunkturförändringar. Det bör tydligen vara en jämförelsevis pålitlig säkerhet.

Emellertid kan fartygsinteckningens och företagsinteckningens olika fördelar inte tillfullo utnyttjas med nuvarande system, ja,

företagsinteckningen är för närvarande över huvud taget inte användbar såsom kreditsäkerhet i fartyg. Förslagsvis skall här skisseras en metod efter vilken den permanenta fartygskrediten kunde anvisas säkerhet. En utgångspunkt synes böra vara, att säkerheten skall svara mot det ändamål till vilket krediten är destinerad, så att kreditgivaren får överväga de reella riskerna: en riskabel verksamhet ger dyra lån, en säkrare verksamhet ger gynnsammare lån.

1. Medan fartyget står på slipen under byggnad kan man tänka sig att betrakta det antingen som en del av varvets industriella tillgångar, eller som ett särskilt, köparen tillhörigt objekt eller möjligen — såsom i gällande rätt är fallet — som ett särskilt, varvet tillhörigt och för sig inteckningsbart objekt. Det synes vara av vikt att alla konstruktionerna skall kunna utnyttjas, och att kreditgivaren får möjlighet att utnyttja fartygsbygget i det sammanhang som han finner lämpligast, antingen såsom särskild enhet eller såsom del av den enhet han önskar finansiera.

2. Om krediten avser allmänt byggande på varvet bör den betraktas såsom given för vanligt industriellt ändamål. Den rätta säkerhetsformen synes här vara företagsinteckningen; varvet bör betraktas som fartygsbyggets ägare, och bygget bör ingå i den företagsegendom som är föremål för företagsinteckning. Som sådan kreditsäkerhet kan bygget utan olägenheter fungera till dess det blivit sjösatt och därmed dels blivit lättförflyttat och dels kommit i den situation där det kan belastas med sjöpanträtter.

3. Vill någon ge kredit till ett särskilt fartygsbygge, är anledningen vanligen att han vill finansiera beställaren. Naturligt är då att fartyget redan från början registreras med denne som ägare. Genom registreringen blir det ända från början att anse som fartyg — det blir en redares egendom och skilt från varvets anläggningar och annan materiel. Säkerheten består här i av beställaren uttagna fartygsbyggesinteckningar, vilka vid fartygets färdigställande fungerar som färdiga fartygsinteckningar. Genom att beställaren registreras som ägare blir det möjligt att dessutom utnyttja det kreditvärde som kan ligga i ett för varvet gynnsamt

byggnadskontrakt. Samtidigt ger beställarregistreringen ett skydd mot varvets obestånd.

4. Mer osannolikt förefaller det att vara, att någon för varvets räkning vill finansiera ett visst av varvets fartygsbyggen. Om så skulle vara fallet bör fartyget dock kunna registreras med varvet som ägare, varpå varvet kan utta fartygsbyggesinteckningar. Dessa har dock inget annat realiserbart värde än vad som kan åtkommas genom en separatförsäljning av det oavslutade fartygsbygget.

5. Sedan fartyget levererats har äganderätten övergått till beställaren. Det fungerar nu framgent som fullvärdigt fartyg och kan av ägaren intecknas, i huvudsak enligt nuvarande regler. Inteckningens omfattning synes dock böra ökas till att omfatta åtminstone skadeståndsbelopp och haveribidrag som tillkommer redaren. Om all fartygsinteckning, på byggnadsstadiet likaväl som efter leveransen, gäller vidare att säkerhetens värde bör kunna ökas genom den riskutjämning som inteckningens utsträckning till flera fartyg (gemensam inteckning) kan medföra.

6. Ett för privaträttsliga behov inrättat register bör finnas, gemensamt för alla rättigheter i fartyget, äganderätt likaväl som panträtter. Under förutsättningar som tidigare angivits synes det vara lämpligt att även andra rättigheter, såsom långtidscertepartier, blir inteckningsbara, varigenom kreditgivaren i vissa fall kan i varierande mån skydda sig mot konjunkturförluster.

Inrättandet av ett dylikt register skulle bland annat medföra en ändring av nu gällande regler för äganderättsförvärv. För närvarande är som tidigare angivits besittningsförhållandet avgörande för förvärv av äganderätt, medan registret visserligen måste kontrolleras av en köpare men i övrigt fyller en i första hand offentligrättslig funktion. Om registret skall få en direkt privaträttslig funktion och möjliggöra registrering av fartyget på en beställare, som på intet sätt har fartyget i sin besittning, måste lagstiftningsvis etableras att äganderätt kan förvärvas utan tradition av fartyget. Det torde vara lämpligt att i så fall förvärvet görs beroende av registrering, så att inte bara beställarens möjligheter att

genom försäljning eller inteckning disponera över fartyget, utan även beställarens skydd mot varvets borgenärer och hans sakrättsskydd i övrigt blir beroende av att fartyget registreras på beställaren.

Rättsfall

Nordiska

Nytt juridiskt arkiv

NJA 1883 s. 382 82
NJA 1889 s. 155 69, 70, 72
NJA 1889 s. 158 69, 72
NJA 1897 s. 603 251
NJA 1898 s. 321 79
NJA 1914 s. 104 80
NJA 1918 s. 441 63
NJA 1921 s. 484 69, 70
NJA 1922 s. 360 229, 236, 241
NJA 1922 s. 528 271
NJA 1923 s. 421 241
NJA 1924 s. 581 231, 232
NJA 1928 s. 289 271
NJA 1930 s. 692 142
NJA 1931 s. 172 87
NJA 1932 s. 753 241
NJA 1933 s. 632 237
NJA 1934 A 184 44
NJA 1935 s. 245 80, 152
NJA 1936 s. 650 54, 55, 56, 232
NJA 1937 s. 167 80
NJA 1942 s. 575 86, 232, 239
NJA 1948 s. 10 54, 56, 232
NJA 1952 s. 407 70
NJA 1954 s. 455 70
NJA 1954 A 5 70
NJA 1955 s. 114 47
NJA 1956 s. 562 85, 151, 247, 287
NJA 1958 s. 351 281
NJA 1958 s. 577 72
NJA 1960 s. 9 64
NJA 1964 s. 380 87, 90
NJA 1965 s. 408 149

Nordiske Domme i sjøfartsanliggender

ND 1905 s. 225 281
ND 1910 s. 105 237
ND 1914 s. 321 64
ND 1922 s. 333 281
ND 1922 s. 553 62, 234, 244
ND 1926 s. 93 62, 244
ND 1932 s. 401 62, 244
ND 1932 s. 429 62, 244
ND 1932 s. 478 241
ND 1945 s. 465 44
ND 1949 s. 290 235
ND 1949 s. 416 86
ND 1949 s. 530 86
ND 1950 s. 181 233 f
ND 1950 s. 348 44
ND 1953 s. 170 230
ND 1953 s. 750 237
ND 1954 s. 199 87, 234, 239
ND 1955 s. 397 51
ND 1955 s. 537 151
ND 1955 s. 540 152
ND 1956 s. 57 51
ND 1956 s. 318 155
ND 1956 s. 358 87
ND 1956 s. 649 85, 151, 247, 287
ND 1957 s. 406 87
ND 1957 s. 543 51
ND 1958 s. 181 239
ND 1958 s. 224 281
ND 1958 s. 266 239
ND 1958 s. 315 87
ND 1960 s. 424 281
ND 1960 s. 461 241
ND 1961 s. 300 138, 191
ND 1962 s. 207 87
ND 1962 s. 256 87
ND 1962 s. 429 151
ND 1964 s. 198 87, 90
ND 1967 s. 9 52
ND 1967 s. 339 173

Svensk Juristtidning

SvJT 1922 rf s. 62 56
SvJT 1933 rf s. 54 69, 70, 71

Arbetsdomstolens domar

AD 1932 nr 174 277
AD 1933 nr 162 277
AD 1936 nr 56 277

Regeringsrättens årsbok

R 1955 s. 61 204
R 1958 s. 170 152

Norsk Retstidende

Rt 1933. 367 238
Rt 1934. 187 241

Orefererade fall

Svea HovR 13/1 1950 151, 152

HovR för Skåne och Blekinge T. 14/1960 80
Svea HovR 20/5 1963 140
Hälsingborgs RR 9/11 1962 140

Angloamerikanska

Acrux [1962] 1 Ll. L Rep. 405 173
Acrux [1965] 1 Ll. L Rep. 565 177, 179, 188
Acrux [1965] 2 All E. R. 323, 191
Colorado [1923] P. 102, (1923) 12 Ll. L. Rep. 256 177, 179, 192
Hooper v. *Gumm* (1887) L. R. 2 Ch. 282 177
Leo, (1862) Lush 444 179
Mary Ann (1865) L. R. 1 A & E. 8 179
Milford (1858) Swab. 362 192
Mylark 1950 AMC 826 (Or.) 44
R. Lenahan 10 F. Supp. 497 (Pa) 179
Tervaite (1923) 12 Ll. L. Rep. 256 177
Tolten [1946] P. 135, [1946] 2 All E. R. 372 191

Lagrum m. m.

Svenska

Handelsbalken

10 kap. 7 § 25
11 kap. 3 § 228, 232
4 § 50, 55
12 kap. 2 § 55
8 § 228, 232
17 kap. 2 § 41, 43, 76, 244
3 § 41, 79, 98, 160, 228, 237, 241, 244, 245, 248
4 § 153, 162, 215, 253, 255, 260, 284, 293
5 § 25, 38, 42, 204, 249, 250, 253, 254, 279, 294
7 § 25, 42, 249, 258, 260, 279, 284, 286, 293
8 § 42, 122, 261, 275, 284, 297
12 § 261
13 § 162
15 § 162

Brottsbalken

8 kap. 8 § 238
10 kap. 4 § 56
11 kap. 1 § 269
17 kap. 13 § 267, 269, 275
23 kap. 4 § 56
24 kap. 1 § 238

Brottsbalkens Promulgationslag

14 § 238

Rättegångsbalken

10 kap. 1 § 263
3 § 263
21 § 263
13 kap. 1 § 118
15 kap. 1 § 264, 265, 267
5 § 266
6 § 266, 271
8 § 267

Lösöreköpsförordningen 20 november 1845

s. 43, 68 ff

1864 års sjölag

7 § 259
117 § 50
275 § 258

KF 16 juni 1875 ang. inteckning i fast egendom

18 § 263
31 § 115
35 § 218

Utsökningslag 10 augusti 1877

39 § 272
40 § 272
42 § 272
48 § 271, 288
49 § 272
51 § 272
53 § 267
59 § 146, 273
60 § 273
62 § 262
64 § 264
66 § 267
71 § 223, 245, 280
72 § 272
73 § 118, 121 ff, 261, 267, 268, 269, 274
74 § 146
75 § 274
82 § 74
85 § 261, 274, 281
88 § 273, 287
90 § 281, 285, 287, 288
91 § 280, 281, 287, 288
92 § 83, 259, 260
93 § 288
95 § 245, 247, 281, 288, 289
96 § 288
107 § 282, 292
138 § 280, 288
139 § 223, 245, 246, 284, 288, 293
140 § 281, 288, 291
141 § 288
143 § 281
145 § 291

146 § 291
147 § 291
148 § 284, 288, 291, 292
149 § 292
151 § 295
152 § 162
155 § 291
157 § 291
158 § 295
161 § 289
168 § 82
169 § 82
179 § 92, 117, 120, 264, 265
180 § 92, 121, 269
183 § 264, 267, 268
184 § 121
187 § 117
188 § 117, 271
189 § 266, 271
191 § 117, 238
194 § 95, 266
195 § 267
198 § 146 f, 149
199 § 146
203 § 291
213 § 291
214 § 291

KF 13 april 1883 ang. förlagsinteckning
11 § 115

Sjölag 12 juni 1891
1 § 57, 141, 263
2 § 48
3 § 38, 42, 204, 250, 252, 297
4 § 141
6 § 83
8 § 75
9 § 258
11 § 257
12 § 257
13 § 257
17 § 249, 257 ff, 279, 293, 297
21 § 258, 259
52 § 172
64 § 51, 231 f
146 § 105
229 § 248
255 § 156
262 § 140
267 § 39, 76 ff, 88, 89, 142, 144 ff, 231, 248, 290, 292
268 § 64, 89, 91, 92, 124, 159 ff
269 § 87, 88
270 § 82, 83, 87, 147, 223, 246, 292
272 § 83, 89, 120, 121, 283, 290
273 § 83
274 § 87
275 § 50, 51, 83, 84, 94, 231, 232, 263
282 § 263, 294
283 § 86, 95, 142, 292
317 § 83
337 § 263

Lag 10 maj 1901 om inteckning i fartyg
1 § 48
2 § 220
6 § 71, 220
9 § 270, 274, 276
10 § 278
13 § 64, 159
14 § 93, 126 ff, 159
15 § 294
19 § 82, 173, 223, 289
21 § 224, 289, 295
27 § 170
28 § 114, 122
29 § 270, 274, 276, 289
37 § 53, 54, 71, 220
38 § 263, 294

KF 18 oktober 1901 angående registrering av svenska fartyg
3 § 48, 49
5 § 200, 251
13 § 48, 49
18 § 47
28 § 168 (SFS 1967 nr 17)
32 § 172, 196
38 § 196

Lag 20 juni 1905 om köp och byte av lös egendom
14 § 229 f
28 § 44
34 § 230, 242, 247
36 § 233
39 § 105
40 § 204
57 § 235

Lag 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom
2 kap. 32 § 105
3 kap. 29 § 105

Lag 11 juni 1915 om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
10 § 231

11 § 231
23 § 278
24 § 278

Lag 11 juni 1915 om avbetalningsköp
1 § 45
10 § 60
11 § 115

Lag 2 april 1918 med vissa bestämmelser om sjöfynd
4 § 248

Lag 19 juni 1919 om fiottning i allmän farled
33 § 237
64 § 237

Konkurslag 13 maj 1921
21 § 277
24 § 276, 280, 283, 284, 286
29 § 278
31 § 261
54 § 277
68 § 286
71 § 147, 246, 247, 282, 283, 285
72 § 285
73 § 147, 246, 280, 283, 286
74 § 285
76 § 285
81 § 279, 282, 292
82 § 282, 292
83 § 282, 292
123 § 290
195 § 246, 279

Lag 20 juni 1924 om viss panträtt i spannmål
16 § 115

Lag 24 mars 1927 om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar
1 § 160
6 § 159

Lag 8 april 1927 om försäkringsavtal
54 § 57, 92 ff, 126 ff, 131, 133, 136, 159, 160, 240, 257, 260
57 § 130
58 § 133
86 § 130, 136
87 § 130, 136
88 § 130, 136

Lag 8 april 1927 om inteckningshavares rätt till betalning ur ersättning, som utgår på grund av brandförsäkringsavtal
s. 130

Lag 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek
1 § 167

KF 6 juni 1929 angående Svenska skeppshypotekskassan
allm. 37
15 § 170
19 § 134

Lag 6 juni 1930 om begränsning av rätten att avverka skog å intecknad fastighet
s. 115

Lag 3 juni 1932 om inteckning i jordbruksinventarier
10 § 115

Lag 27 mars 1936 om skuldebrev
2 § 120
11 § 213
21 § 289

Lag 27 mars 1936 om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man
s. 210, 212

Lag 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål
s. 263

Lotsförordning 4 juni 1937
39 § 78
42 § 78

Lag 17 juni 1938 med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m.
s. 86

KK 19 maj 1939 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen
allm. 37
3 § 170

Lag 5 maj 1944 om redovisningsmedel
s. 83 ff, 170

Lag 20 december 1946 om handläggning av domstolsärenden
7 § 252

Lagsökningslag 20 december 1946
1 § 272
13 § 262
31 § 263

Protokollskungörelse 26 september 1947
31 § 252

Lag 31 mars 1950 om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats
allm. 229, 241 f, 247
3 § 242
5 § 232

Hamntaxekungörelsen 21 april 1950
1 § 78
7 § 78
27 § 78
39 § 78

Lag 1 december 1950 om rätt till fiske
37 § 248

Sjömanslag 30 juni 1952
2 § 277
21 § 153
35 § ff 153

Uppbördsförordning 5 juni 1953
77 § 152

Allmän förfogandelag 26 maj 1954
18 § ff 233
23 § 233

KK 30 juni 1954 angående skeppsmätning
5 § 200
12 § 200

Lag 31 mars 1955 om bankrörelse
54 § 37
55 § 37

Lag 12 maj 1955 om inskrivning av rätt till luftfartyg
s. 224

Luftfartslag 6 juni 1957
11 kap. 5 § 82

KK 6 juni 1957 om statens lånefond för den mindre skeppsfarten
14 § 170

KK om fyr- och båkavgift 28 november 1958
8 § 77
9 § 77

Civilförsvarslag 22 april 1960
73 § 233

Lag 29 juli 1966 om företagsinteckning
4 § 201, 202, 257
15 § 115

Lag 29 juli 1966 om vad som är fast egendom
6 § 66

Danska

Skibsregisterloven
7 § 174
29 § 174
48 § 167

Finska

Fartygsregisterlagen
20 § 174
38 § 174
40 § 167

Förmånsrättsförordningen
3 § 229

Norska

Lov 1901 om registrering av skib
28 § 174

Lag 1929 i anledning av Norges tillträde till Brysselkonv.
s. 167

Övriga utländska av allmänt intresse

Tyskland

HGB 369—372 §§ 228
HGB 486 § 25
HGB 754 § 31, 139, 193
HGB 901 § 196

USA

46 USC 921 § 166
46 USC 951 § 31, 166, 177, 179, 189
46 USC 971 § 195, 196

De nordiska sjöförsäkringsplanerna

Allmän svensk sjöförsäkringsplan 13 juni 1957
3 § 58
7 § 58, 59
55 § 153
57 § 125
60 § 59, 129
74 § 135
76 § 153, 154, 155
81 § 155
84 § 59 f
85 § 58
87 § 60
92 § 58, 129, 131, 133, 159
125 § 129

1966 års kaskoförsäkringsvillkor
6 § 153, 154, 155
16 § 60
22 § 60

Dansk sjöförsäkringskonvention
4 § 57

Norsk sjöförsäkringsplan 1964
5 § 57
135—138 §§ 132

Konventionstexter

Brysselkonventionen 1926 om vissa främmande statsfartyg
s. 86

Brysselkonventionen 1926 om sjöpanträtt
art. 1 140, 166, 169, 176
2 180
3 142
8 182
9 84, 86, 96, 164, 172, 184, 193
14 140
15 86

1957 års konvention om begränsning av redaransvar
s. 32

1967 års panträttskonvention
art. 1 166, 169
2 175, 183
3 168, 169, 175, 183
4 52 f, 140, 155, 184, 292
5 88, 183
6 183, 193, 244, 248
7 52, 182, 184
8 96, 184, 293
9 80, 81, 150
10 172, 196, 288
11 112, 148, 163, 164, 177, 224, 292, 293
12 86
13 288
14 182

1967 års byggnadskonvention
art. 1 208, 222
2 212
5 204, 222

Codigo Bustamante
art. 277 185
278 179, 185

Montevideotraktaten
art. 3 171, 178, 179, 180, 185 f, 189
31 166

Sakregister

A

abandonsystem 24 f
accelerationsklausul 60, 122
Admiralty Court Act, 1861, 28
Amiralitetsdomstolar 27 f
aktiebolag, se *rederiaktiebolag*
Algeriet 166
andelsförvärv 74 f, 259, 295
andelsinteckning 219 f, jfr 294 f
ansvarsbegränsning 26, 89, 93 f, 96, 156, 244 f, 281
ansvarsförbindelse, se *försäkring*
Argentina 166, 169, 171, 179, 181, 186, 189, 194, 195, 196
arrest (eng.) 27, 293
avbetalningsköp 44 ff, 60, 64, 296

B

bankgaranti 35, 37, 42
banklån, se *kreditformer*
bare boat charter, se *skeppslega*
befälhavare 151, 172, 198, 268, 273 f, 277
  beställningar av, se *befälhavareavtal*
  ställningsfullmakt, se även *befälhavareavtal* 21, 22, 26, 39, 51 f, 231 f
befälhavareavtal 26, 80 f, 156 f, 15, 16, 39, 138 f, 187 f, 194
begränsningsregler, se *ansvarsbegränsning*
Belgien 31, 119, 164, 165, 168, 169, 178, 180, 181, 187, 193, 199, 216
besittning, besittningstagande 69 ff, 47 f, 235 ff, 270, 275 f, 300 f
besittningsrestitution 234, 238
beståndsdelar, se *fartyg*
beställning (av nybygge) 34 f, 103, 104, 202 ff, 38, 43
betalning av nybygge
  förskottsrater 34, 204 ff, 229, 250 ff
  kontant 35, 202 f, 229 f
  kredit 35 ff, 256
betalning för fartygsköp
  avbetalningar 44
  kontant 44
  kredit 44
  övertagande av inteckningar 38
betalning för reparation
  kontant 230 ff
  kredit 234
bevakning, se *exekutiv försäljning, konkurs*
bevakningskostnader, se *sjöpanträttssäkrade krav*
bilattest 251
bilbrev 250 f, 254
blockad 90, 118
bodmeri 22 f, 24, 25, 26, 27, 33, 193
Bolivia 171, 179, 186
borgen 42, 266, 271, 288
  proprie- 271, 288
borgenärsskydd vid fartygsöverlåtelse 68 ff, 47 ff, 56, 62
Brasilien 164, 168, 171, 179, 186
Brysselkonventionen 1926 31, 76 ff, 182 f
Brysselkonventionerna 1967, se *byggnads-* resp. *panträttskonventionen*
bränslekostnader 194
byggherres förskott, se *byggnadsförskottsinteckning*
byggnadsförskottsinteckning 250 ff, 38, 204
  bevakningsmöjligheter 252, 294
  förmånsrätt 252, 255
  objekt 253
  ingen panträtt 279
  publicitet 252
  registreringsordning 252, 254
  underhandsförsäljning vid konkurs 286
byggnadskontrakt, se *fartygsbyggeskontrakt*
byggnadskonventionen 1963, 1967 32
båtar
  exekutiv försäljning 288
  handpantsättning 280 f
  köpeskillingsfördelning 288, 291
  lösöreköp 68 f
  utmätning 280 f
  ägareförbehåll 44

bärgarlön, se *sjöpanträttens objekt, sjöpanträttssäkrade krav* och *retentionsrätt*

C

CMI 31
certeparti, se *tidsbefraktning, långtidscerteparti*
Chile 119, 171, 179, 181, 195
Codigò Bustamante 171, 179, 185 f
colonna 21
Comité Maritime International 31
commenda 20 f, 24
common law courts 27 f
Consulat del Mar 21, 22
constitutum possessorium 72 f
Costa Rica 171, 179, 186
Cuba 171, 179, 186

D

Danmark 57, 109, 132, 165, 167, 174, 191, 197, 198, 199, 244, 259
DECCA Navigator 64 ff
deodand 21
derivativt sjöpantförvärv 50, 51 f
detentionsrätt 34 f, 215 f, 229 f, 246
Dominikanska Republiken 171, 179, 186
droit de suite 25

E

efterbevakning 288, 284
egenmäktigt förfarande 238
enbåtsbolag 37, 74 f, 102 f
England 27 f, 30, 31, 114, 119, 139, 165, 166, 168, 169, 177, 178, 179, 181, 188, 191 f, 194, 196, 198, 199
Equador 171, 179, 186
exekutionskostnad, se *konkurskostnad, utsökningskostnad*
exekutionslandets lag, se *lagval*
exekutionssystem 25 f
exekutionstitel, se *utsökningstitel*
exekutiv försäljning, se även *utmätning, köpeskillingsfördelning*
  av fartyg 287 ff, 61, 82 f, 108, 110 f, 113, 219 f, 223, 241 f, 245 f, 247, 272, 279, 282 f
  av fartygslott 83, 259
  betalning eller säkerhet för betaining 288 f
  betalning och övertagande av inteckning 289
  bevakning av fordringar 147, 288, 292, 293 f
  exekutionskostnader 146 ff, 292
  gravationernas bortfall 220, 223 f, 245 f, 289
  kallelse 172 ff, 287
  konkurskostnader 147, 288, 292
  kungörelse 286
  under konkurs 281 f
  utomlands 165 f, 171 ff, 218
exportkreditgaranti, jfr *garantilån* 211
extinktivt förvärv, jfr *godtrosförvärv*
  till panträtt 51
  till retentionsrätt oavsett god tro 56

F

fartyg, se även *båtar, fartygsbygge, nybygge*
  beståndsdelar 63 ff
  inteckningsbarhet 48, 68 f, 280 f
  minimistorlek 280 f
  oregistrerat 281, 291
  registrerat 48
  registreringsbarhet 48
  registreringsbarhetens början 200, 207, 255 f
  registreringsplikt 48
  tillbehör 63 ff, 267
fartygsbygge 200 ff
  tillbehör 213
fartygsbyggesinteckning 200 ff, 32, 36 f, 38, 226, 254, 299 f
  förmånsrätt 214 f
  inteckningsbarhetens början 209 f
  löpande reverser 213 f, 224 f
  panträttskonstruktion 202
  utsträckning till ianspråktaget material 213
fartygsbyggesregister 208, 209 f, 222
fartygsbyggnadskontrakt 251 f, 209 f
fartygsexekution, se *utmätning av fartyg*
fartygshypotek, se *fartygsinteckning*
fartygsinteckning 53 f, 98 ff, 29 f, 35, 37 f, 40, 44, 61 f, 243 f, 245, 247, 270 f, 279 f, 286, 287 f
  ej bevakningsskyldighet 288, 292
  gemensam 216 ff, 300
  inskrivningssystemet 220 ff
  inteckningsbarhet 48, 200, 294 f
  inteckningshavares medbestämmanderätt 113 ff
  inteckningshavares tillstånd till

privat konkursförsäljning 286, 246, 147
inteckningshavares tillstånd till utlandsförsäljning 168, 171
internationell giltighet 165 ff, 171, 31
konkurrens med retentionsrätt 243 f
konkurrens med sjöpanträtt 137 ff, 182 ff
lagsökningsgrund 262
meddelande av inteckning under konkurs 277 f
meddelande av inteckning under kvarstad 270 f
meddelande av inteckning under utmätning 274
medeltida form av fartygsinteckning 22, 29
objekt, se närmare *fartygsinteckningens objekt* 118 ff, 178 f, 192, 200 ff, 216 ff, 219 f, 294 f, 300
panträttskonstruktion 30
partredarinteckning 294 f
preskription 177
publicitet 61, 167
realisationsbefogenhet 279 f
talan 262, 263
underhandsförsäljning i konkurs, jfr *inteckningshavares tillstånd till privatförsäljning* härovan 286
upphörande genom dödande 282, 289 f
upphörande genom exekutiv försäljning 163, 289 f
upphörande genom preskription 177
utlandsförsäljning 163 ff
ägarhypotek 294 f
fartygsinteckningens objekt 118 ff, 178 ff, 192
fartygslott 219 f, 294 f
frakt 118 ff, 178 ff
försäkringsersättning 178, 180 f
kollektiv av fartyg, se *gemensam inteckning*
nybygge 200
skadestånds- och haveriersättning 123 ff, 178 ff, 300
fartygskategorier
i exekutionshänseende 280 f
i inskrivningshänseende 48
fartygslott 74 f, 83, 219, 258, 274, 275 f, 277, 294 f, 37
försäljning 219
inteckning 294 f
utmätning 219
fartygsmätning 200
fartygsregister 220 ff, 47 ff, 29, 56, 69, 74, 208, 300
anteckning om konkurs berörande fartygslott 277
anteckning om kvarstad 270 f
anteckning om utmätning av fartygslott 274, 275 f
fartygsvärde 99 ff, 203 ff
fartygsöverlåtelse 38, 44 ff, 69 ff, 74 f, 82 ff, 101 ff, 141 f, 163 ff, 217, 220 f, 269, 300
andelsförvärv 74 f
besittningsövergång 69 ff, 47 f, 235 ff, 270, 275 f, 300 f
certepartis bestånd 101 ff
exekutiv försäljning, se denna rubrik
extinktivt godtrosförvärv, se *godtrosförvärv*
konkursförsäljning, se *rederikonkurs*
kvarstadsbelagt fartyg 269
registrering 48 ff, 71 ff, 53, 270
sjöpanträtts bestånd 82 ff
ägareförbehåll 44 ff
fastighetsinteckning 36, 201, 202, 217, 218, 223, 262, 298
federala domstolar, USA 28
finansiering
av fartygsköp 38, 44
av nybygge 34 ff, 44, 103, 202 ff
av ombygge 34 ff
av varvsrörelse, se även *refinansiering* 202 f, 206
Finland 165, 167, 168, 174, 185, 193, 199, 216, 219, 271
fiskefartyg 143
flagga 141, 57, 175, 184
flaggans lag, se *lagval*
flaggskifte 141 f, 167 ff, 84 f, 163, 175, 177 f, 180 f, 182, 183 f, 185, 187, 198 ff, 206, 225, 287
»fleet mortgage», se *gemensam inteckning*
foenus nauticus, se *sjölån*
foreclosure, se *mortgage*
Formosakina 165
forum (i Sverige) 263, 267
frakt, se även *sjöpanträttens objekt* och *fartygsinteckningens objekt*
pantsättning av fraktfordring 90
säkerställande vid exekution 274, 283, 291, 292, 295

Frankrike 25, 66, 84, 114, 164, 167, 168, 173, 174, 178, 179, 180, 181, 186 ff, 193, 199, 216
frisedel (vid kanalfart) 79
fyr- och båkavgift 77
fördelning, se *köpeskillingsfördelning*
fördelningslängd, se *köpeskillingsfördelning*
företagsinteckning 201 ff, 254 ff, 36, 274 f, 293, 298 f
  ej panträttskonstruktion 30, 279
  förmånsrätt 255
  objekt 255, 256, 293
  underhandsförsäljning, se *rederikonkurs*
förlagsinteckning 250, 254
förlisning 58 f, 89 f, 125, 239 f
förmånsrätt 41 f, 24 f, 40, 160, 174, 191, 265, 292
  för byggnadsförskott 38, 42, 204, 250, 252 f, 279
  för fartygsbyggesinteckning 241 ff
  för fartygsinteckning 41, 98, 160, 292
  för företagsinteckning 42, 255
  för förskottsinteckning 42, 204, 250, 252 f, 279
  för handpanträtt 25, 292
  ej för kvarstad 265
  för lönekrav m. m. 153, 162, 215, 253, 284, 293
  för medredarförskott 42, 258, 260, 279, 293 f
  för retentionsrätt 41, 215 f, 244, 245, 248 f, 292
  för separationsrätt 41, 43
  för sjöpanträtt 41, 61, 76, 160, 292
  för sjöpanträtter inter se 76 ff, 189 f
  för utmätningsfordring 42, 122, 260 f, 275, 284, 286
  för varvsarbetarlön 215, 253
  för ägareförbehåll 41, 43
förmånsrättsordning 41 f, 25, 292
  för sjöpanträtter 76 ff, 189 ff
förskottsbetalning, se *betalning av nybygge*
förskottsinteckning, se *byggnadsförskottsinteckning*
förskottsrater, se *betalning av nybygge*
försäkring 57 ff, 127 ff, 159 f, 92 ff, 118, 125 f, 153 f, 155, 240, 257, 260, 271
  ansvarsförbindelse 59, 130, 133 f
  biförpliktelser, se vidare *försäkringstagares biförpliktelser* 59, 126 129 ff, 135
  deposition av försäkringsersättning 159, 160
  fartyg under reparation 240
  inteckningshavares försäkringsskydd 127 ff, 159 f
  kaskoförsäkring 128, 153 f, 155, 57 f, 92, 129 ff, 136, 143, 155
  kaskointresseförsäkring 129
  kreditgivarintresseförsäkring 135 f
  krigsförsäkring 130
medförsäkring, se *tredjemansförsäkring* här nedan
  panthaverklausul 132
  pantsättning av försäkringspolis 132 ff, 160, 298
  P & I-försäkring 128, 155 f
  sjöpanthavares försäkringsskydd 92 ff, 159 f
  skeppslega och försäkring 58 ff
  taxerad polis 135
  tredjemansförsäkring 57 ff, 92 ff, 128 ff, 159 f, 240, 257, 260, 271, 297 f
  underförsäkring 131
  ägareförbehåll och försäkring 57 ff
försäkringstagares biförpliktelser
  deviation 59
  fareändring och fareökning 59
  fartsområde 59, 132, 135
  framkallande av haveri 59
  räddningsplikt 59
  sjövärdighet 59, 135
  svek i samband med haveri 59
  säkerhetsföreskrifter 59

G

garantilån, jfr *exportkreditgaranti* 36
gemensam inteckning 216 ff, 300
  ansvarsordning 218
  fleet mortgage 217
  exekution 218
gemensamt haveri, se vidare *haveribidrag* 153 f, 80, 158
»general maritime law» 191
globalbegränsning, se *ansvarsbegränsning*
godtrosförvärv
  till fartyg 47 ff, 61, 69, 82, 243, 269 f, 275 f, 278, 296
  till panträtt 50 ff

till retentionsrätt 54 ff, 232
till sjöpanträtt 50 ff
gravationsbevis 276, 287, 288
Grekland 31, 139, 165, 167, 168, 174, 179, 180, 185, 189, 193 f, 199
grundpenningar 78
Guatemala 171, 179, 186
Guidon de Mer 25

H

Haiti 171, 179, 186
hamnavgifter 78, 149 f
handpantsättning 279 ff, 25, 29, 40, 50, 245, 288, 290, 292
besittningskravet 236, 29
underhandsförsäljning, se *rederikonkurs*
handräckning, se även *kvarstad, skingringsförbud* 117 f
hantverkare 54 f, 228 f, 232, 241 f, 247
haveribidrag 80, 91, 97, 123 ff, 274, 283, 291, 295, 298, 300
inteckning omfattar ej 123 ff, 162, 295, 298, 300
sjöpanträtt omfattar 91, 295
säkerställande vid exekution 274, 283, 291, 295
Holland 139 f, 168, 169, 173, 174, 179, 181, 189, 190, 193 f, 196, 199
Honduras 171, 179, 186

I

in-rem-jurisdiktion (engelsk rätt) 27
Indien 165
inhibition, se *utmätning av fartyg*
inskrivning, se även *registrering*
av äganderättsförvärv 48 ff, 71 ff, 53, 270
bygges registrering på beställaren 212
bygges registrering på varvet 204
i stadens bok (medeltida hypotek) 22, 29
inteckning, se *byggnadsförskottsinteckning, fartygsinteckning, fartygsbyggesinteckning, fastighetsinteckning, företagsinteckning, förlagsinteckning*
inteckningsregister 220 ff, 274, 277
anteckning om konkurs 277
anteckning om utmätning 274
internationell privaträtt, se *lagval, ordre public*
Iran 165
Irland 168, 174, 199
Israel 165
Italien 84, 114, 119, 151, 164, 165, 168, 169, 173, 174, 178, 179, 181, 184 f, 193, 199, 219, 268

J

Japan 139, 164, 168, 174, 194, 196
Judicature Acts 1873—1875 28
Jugoslavien 165, 174, 179, 185, 193
jurisdiktion, svensk domstols 262 f

K

kallelse, se *exekutiv försäljning*
Kanada 168, 174, 194, 199
kanalavgifter 78 f, 45, 248
kanalreglementen 78 f
kaskoförsäkring, se *försäkring*
Kina, se även *Formosakina* 168
kollisionskrav, se *sjöpanträttssäkrade krav*
kondemnation 83 f, 114, 117, 125
Kongo 165
konjunkturförändringar 99 ff, 88, 158, 297
konkurrerande förvärv, se även resp. förvärvsart 47 ff, 50 ff, 82 ff
konkurs
beställares 212, 213 f
byggnadsvarvs 203 f, 209
försäkringsgivares 131, 134
kreditgivares 134
köpares 56
redares, se vidare *rederikonkurs* 276 ff, 41, 56, 84 f, 104, 105 f, 110, 120, 121, 125, 147 f, 238, 241 f, 246, 261
reparationsvarvs 245
säljares 56
konkursbevakning 246, 290
konkursförsäljning
annorledes än utmätningsvis 285 ff, 147, 246
privatauktion 285, 287
privatauktions kungörelse 285
under hand 285 ff, 246 f
utmätningsvis 287 ff, 147, 246 f
konkurskostnader 147, 198, 282, 283, 288, 292
konstruktionsarbete (vid fartygsbygge) 209
kontraktstermin, se *förskottsrater* under *betalning av nybygge*
korttidskredit 29, 39, 156 f
kreditformer

banklån, se *självständig kreditgivare* härnedan
exportkreditgaranti 211
garantilån 36
kredit av nybyggnadsvarv 34 f, 43, 103
kredit av reparationsvarv 80, 157, 194 f, 234
kredit för tillbehörsanskaffning 63 ff
kredit till nybyggnadsvarv 35 ff, 202 f, 206
leveranskredit, se vidare under *sjöpanträtt* 39, 80
mäklarkredit 39, 81, 96, 140, 149 f
självständig kreditgivare 37 f, 68, 74, 103 f, 203, 204, 251
sjöfartens fonder 36, 37, 122, 170
utlägg 80, 81, 96, 149 f
varvskredit, se *kredit av nybyggnadsvarv* resp. *av reparationsvarv* härovan
krig 298, jfr även 90, 113 ff, 118, 120, 122
krigsfartyg, jfr även *statsfartyg* 86
krigsförsäkring, se *försäkring*
kronofogdemyndighet, se även *utmätningsman* 273, 281
kvarstad å fartyg 264 ff, 27 f, 95 f, 117, 146, 198, 293
ansökan 267
beslut 264 f, 267
beslut, interimistiskt 267
flyktfara 266
för bättre rätt 263, 265
för fordran 264 f, 268
hävande av 271
inteckning av kvarstadsbelagt fartyg 270 f
objekt 264 f
sabotagerisk 266
sannolika skäl för talan 265
straff för brytande av 267, 268 f
säkerhet för kvarstad 95, 265, 266 f
säkerhet för hävande av kvarstad 271 f
under konkurs 282
upphörande 271 f
verkställighet 267 f
värdering 268
överlåtelse av kvarstadsbelagt fartyg 269
kvarstad i frakt 90, 92, 120
flyktfara 92, 120
kvarstad å pant 117
kvarstadskostnad 146 f
kölsträckningstermin, se *förskottsrater* under *betalning av nybygge*
köp av fartyg, allmänt 38, 44, 101 ff, 111, 221
i form av skeppslega 45 f, 49 f, 50 ff, 54, 56 f, 58 f, 61 f
i form av tidsbefraktning 51 f, 61
med återlega 70, 71 f, 73
köp av tillbehör 65 ff
köpeskillingsfördelning efter exekutiv försäljning 291 ff, 284
fördelningslängd 223, 292 f
fördelningssammanträde 288, 291 ff
lyftning av medel 291
redovisning till konkursbo 283, 284, 290
sekundärfördelning 295, 162
utdelningsberättigade fordringar 292 f
köpeskillingsfördelning i konkurs 290 f
köpeskillingsinteckning 61

L

lagsökning 262, 272, 281
lagval 137 ff, 166 ff, 57
blandade lösningar 189
exekutionslandets lag 172 f, 187
flaggans lag 138 f, 178 f, 183 ff, 57, 166, 188, 197, 199
lex causae 139, 141, 183, 189 f, 193, 197, 199
lex fori 138, 175 f, 179, 185, 187, 188 ff, 191 f, 193, 197
lex loci delicti 139
lex rei sitae 189 f, 191
registerlandets lag 141, 173, 175, 183
laches 177, 196
leasing 64 ff
lega av lös egendom 64 ff
legalfullmakt, befälhavares 21, 22, 26, 39, 51 f, 231 f
legalpanträtt 242, 245
leveranser, se *kreditformer, sjöpanträtt*
leveranstermin, se *förskottsrater* under *betalning av nybygge*
lex causae, lex fori, lex loci delicti, lex rei sitae, se *lagval*
lex mercatoria 23, 27 f
Libanon 193
liberation 84, 164
Liberia 164

lien, se även *maritime lien, possessory lien* 84, 177
lokaliseringsstöd, statligt 36
LORAN-systemet 64
lotsning, lotsningsavgifter, se *sjöpanträttssäkrade krav*
luftfartyg 48, 224, 262
luftpanträtt 76
långtidscerteparti 38 f, 100 ff, 297, 300
  pantsättning av 38 f, 103 ff
långtidskredit 29 f, 34 ff, 156 f, 296 ff
lönekrav, se även *sjöpanträttssäkrade krav*
  förmånsrätt 215, 253, 284, 293
  massafordring i redarens konkurs 278
löpande revers 213 f, 225
lösöreköp 37, 68 f, 70 ff

M

maritime lien 27 f, 181
  processuell karaktär 28, 188, 191 f
Marocko 181, 193
massafordran, se *rederikonkurs*
medredarförskott 40, 257 ff, 293 f
  förmånsrätt 42, 258, 260, 279, 293 f
  försäkring 260
  objekt 259 f
  panträtt i fartygslott, ej i fartyget 258 f, 279
  tillstånd för underhandsförsäljning 286
Mexiko 169
Monaco 165
Montevideotraktaten 1940 166, 171, 179, 181, 185 f, 189
mora accipiendi 240 f
mortgage 27, 30, 114, 177, 181 f
  common law mortgage 30
  equitable mortgage 30
  execution of mortgage 30
  fleet mortgage 217
  foreclosure of mortgage 30, 182
  legal mortgage 30
  preferred mortgage 30, 166, 181
  processuell karaktär 179
  registered mortgage 166, 171
  unregistered mortgage 166
mäklare 39, 81, 93, 96, 140, 149 f
mätbrev 268
mätdäck 200, 209, 255

N

nationalitet
  fartygs 141, 57, 175, 184
  fartygsbygges 212
  redares 169, 263
nationalitets- och registreringscertifikat 47, 172, 268
nationalitetsväxling 141 f, 167 ff, 84 f, 163, 175, 177 f, 180 f, 182 183 f, 185, 187, 198 ff, 206, 225, 287
navigationsutrustning 64 ff
Nederländerna, se *Holland*
nedsättning i allmänt förvar 159, 160
negotiorum gestio 223, 241
Neuere Satzung 24
New-York-konventionen 1965, se *panträttskonventionen*
Nicaragua 171, 179, 186
Norge 57, 109, 132, 146, 151, 167, 174, 191, 197, 198, 199, 212, 233 f, 234 f, 241, 244, 259, 268
nybygges registreringsbarhet 200, 207, 255 f

O

olovlig brukare 51, 53
optionsklausul 45 f, 49, 51, 63, jfr även 56 f, 58 f
oredlighet mot borgenärer 269
ordre public 170, 173, 176

P

Panama 171, 179, 186, 195
panträtt, se närmare *fartygsbyggesinteckning, fartygsinteckning, handpanträtt, medredarförskott, sjöpanträtt, utmätningspant*
  begrepp 279
  ej bevakningsskyldighet i konkurs 290
  bevakning vid exekutiv försäljning 288, 292
  faran för dess upprätthållande 114 ff
  panthavares realisationsbefogenhet 242, 279 ff
  panthavares tillstånd till underhandsförsäljning i konkurs 285 f
  panthavares vårdplikt 114 ff
  panträttskonstruktion 30, 242
  pantägares kontrollmöjlighet 114 ff

upphörande vid konkurs 285 f
utsträckning till ersättningskrav 126
panträttskonventionen 1965—67 32, 76 ff, 133, 165, 183
pantsättning
av certeparti 103 ff, 113
av fartygsbyggnadskontrakt 209, 211 f
av försäkringspolis 132 ff, 160, 298
av överhypotek 223
inför stadens råd 22
medelst tradition, se *handpantsättning*
Paraguay 166, 171, 179, 186
partrederi 24 f, 29, 40, 74, 219, 257 ff, 274, 277, 294 f
passageraravgifter, se *sjöpanträttssäkrade krav*
pensionsavgifter, se *sjöpanträttssäkrade krav*
personifikationsteori 28
personlig fordran, se *sjöpanträtt*
Peru 171, 179, 186
Polen 165, 174, 179, 185, 193, 199
Portugal 164, 165, 168, 179, 181, 185
possessory lien 27, 194, jfr 197
preferred mortgage, se *mortgage*
preskription, se *fartygsinteckning, sjöpanträtt*
prioritet, se *förmånsrätt*
prisdom 87
proklamaförfarande, se *purge, liberation*
privilegium, se även *förmånsrätt* 24 f, 29, 188
publicitet, se *byggnadsförskottsinteckning, fartygsinteckning, utmätning*
purge, se även *liberation* 24, 84, 164, 200

R

radioanläggningar 64, 66 f
realisationsvinstbeskattning 45, 46
redarebegreppet 21, 48, 52, 56, 68, 278
redares domicil 263
rederiaktiebolag 37, 75, 102 f
rederikalkyl 194
rederikonkurs
anteckning i inteckningsboken 277 f
bevakning 246, 279, 290
borgenärsed 290
försäljning utmätningsvis 245, 246, 279, 282 f, 287 ff
försäljning i annan ordning 147, 246, 285 ff
inverkan på kvarstad 272
inverkan på utmätning 275, 283 f
konkurskostnader 147, 282, 292
kvarstad under konkurs 281 f
massafordran 147, 278 f, 152
omhändertagande av fartyget 277
privatauktion 285, 287
underhandsförsäljning 285 ff, 246 f
utmätning under konkurs 279 ff
Rederilånefonden 36, 37
redovisningsmedel 83, 84 f, 170
refinansiering, se även *finansiering av varvsrörelse* 35 ff, 206 f, 213 f
av beställarförskott 213 f
av varvskredit 35 ff, 202
registerskifte 141 f, 167 ff, 84 f, 163, 175, 177 f, 180 f, 182, 183 f, 185, 187, 198 ff, 206, 225, 287
registrering
av byggnadsförskott 252, 254
av fartyg 29, 69, 208, 220, 300
av fartygsbygge 208, 209 f, 222
av fartygsbygge på beställaren 212
av fartygsbygge på varvet 204
av långtidscerteparti 106 ff
av nybygge 200, 207, 255 f, 294
av äganderättsförvärv 48 ff, 71 ff, 53, 270
registreringsbarhet 48, 200 f, 207 f, 209, 255 f
registreringsmyndighet, svensk, se *fartygsregister* och *inteckningsregister*
registreringsmyndighet, utländsk
meddelande om exekutiv försäljning 287 f
registreringsplikt 48
reklamation (om fartygsreparation) 237
rekvisition 85 f, 96, 233 f, 239
reparation, se även *retentionsrätt* 194 f, 39, 54 f, 80, 114, 125, 130, 156 f, 189, 197, 230 ff, 260
betalning av 230 ff, 234
försäkringsersättning för fartyg under reparation 240
försäljningsrätt för reparationsvarvet 241 f
reklamation 237
reparationsräkning 262

säkerhet för betalning 235
vårdplikt 240
resa, resebegrepp 87, 89 f
retentionsrätt 227 ff, 54 ff, 39, 40, 62, 183, 184, 185, 188, 192 f, 194 f, 215 f, 279 f, 292, 296, 297
besittningskrav 235 ff, 286
bevakning vid exekutiv försäljning 245, 246
ej bevakningsskyldighet i konkurs 246, 290
för bärgarlön 248
enl. fiskelagen 55
för kanalavgift 55, 79, 248
för reparationer 54 ff, 194 f, 230 ff, 229
för sjöfynd 55, 248
för vårdkostnader 216, 230, 241
förmånsrätt 41, 183, 184, 185, 188, 192 f, 215 f, 244, 245, 246 f, 292
försäljningsrätt 241 f, 247, 248 f, 292
godtrosförvärv av retinerat fartyg 243
i nybygge 215 f, 230, 244
konnexitet 231, 248
olovligt återtagande 237 ff, 243
panträtt i konkurslagens mening 279 f, 246
retinents tillstånd till underhandsförsäljning i konkurs 286
upphörande 234 f, 237, 238, 239 f, 247 f
utdelning 292
Rôles d'Oléron 27
Rumänien 169
rättsstridig åtkomst till fartyg 53

S

sakhäftande 21 f, 23, 32 f
sakrättsskydd, se *borgenärsskydd, godtrosförvärv* och *konkurrerande förvärv*
El Salvador 171, 179, 186
Schiffsgläubigerrecht 26
Schweiz 119, 165, 167, 168 f, 174, 181, 192, 199
seizure 293
sekundärfördelning 295, 162
Senegal 140
separationsrätt 43 ff, 56, 83, 84 f, 296
ship mortgage, se *mortgage*
sjöförmögenhet 23, 26, 40, 89, 124
sjöförsäkring, se *försäkring*
sjölån 19 ff, 23 f, 25, 32
sjömän, se *förmånsrätt, lönekrav, sjöpanträttssäkrade krav*
sjöpanträtt 76 ff, 50 ff, 137 ff, 26, 30 f, 39, 61, 64, 119 f, 182 ff, 223, 234, 243 f, 252, 262, 264 f, 266, 278 f, 279 f, 286 f, 292, 297, 298
bevakning vid exekutiv försäljning 288
bevakning efter överlåtelse av fartyget 184
ej bevakningsskyldighet i konkurs 290
derivativt fång 50, 51 f
extinktivt fång 51, 52 f, 83, 84, 94, 231
förmånsrätt 41, 61, 76, 160, 292
förmånsrätt inter se 76 ff, 189 f
försäkringsskydd 92 ff, 153 f, 155, 159 f
internationellt-privaträttsliga regler 137 ff, 182 ff
objekt, omfattning, se *sjöpanträttens objekt*
personlig fordran 83, 84, 93 f, 263
preskription 95 f, 81, 88, 142, 184, 193, 196, 292 f
realisationsbefogenhet i konkurs 279 f
resa, resebegrepp 87 f, 89 f
subrogation 80, 81, 150, 151 f
säkrade krav, se *sjöpanträttssäkrade krav*
tillstånd till underhandsförsäljning i konkurs 85, 286 f
upphörande vid försäljning m. m., se *verkan av* härnedan
uppkomst under konkurs 278 f
uppkomst under obehörigt nyttjande 51, 53
uppkomst under skeppslega 51, 52 f, 83, 84, 94, 231
upplysningsskyldighet för befälhavare 267 f, 273 f
utlösning av sjöpanträttshavare 85, 286 f, 290
utövande genom kvarstad 95 f, 264 f, 266, 293
utövande genom talan 95, 97, 263
utövande genom utmätning 272
verkan av exekutiv försäljning 82 f, 292
verkan av kondemnationsförsäljning 83 f

verkan av utlandsförsäljning 84, 183 ff
verkan av överlåtelse av fartyget 82 ff
sjöpanträttens objekt och omfattning
båtar 281
bärgarlön 91, 161
fartyg 159, 95
fartygsbygge 207, 256
frakt 89 f, 119 f, 161, 180, 274, 283, 291, 295
försäkringsersättning 92 ff, 159 f
haveribidrag 91 f, 95, 161 f, 274, 283, 291, 295
internationellt-privaträttsliga regler 192
köpeskilling 83, 84 f, 286 f, 292
passageraravgift 89
rekvisitionsersättning 85 ff
skadestånd 91 f, 95, 161 f, 180, 274, 283, 291, 295
tillbehör till fartyg 61 f; ej bränsle och proviant 159
sjöpanträttssäkrade krav
auktionskostnad, se *utsökningskostnad*
befälhavareavtal 26, 156 f, 80 f, 138 f, 187 f, 194, 39, 88, 95, 142, 157 f, 185, 195
bevakningskostnader, jfr även *utsökningskostnad* 148, 77
bodmeri 26, 27, 186, 193
bogsering 195 f, 189
bärgarlön 153 f, 27, 80, 89, 151, 158, 195
dockning 195 f, 189
exekutionskostnader, se även *utsökningskostnad* 145 ff, 157
»frais de justice» 145 f
fyr- och båkavgift 77, 149
försäkringspremier 186
försäljningskostnader m. m., se även *utsökningskostnad, konkurskostnad* 146 ff, 76
gemensamt-haveri-bidrag 153 f, 80, 158
grundpenningar 78
hamnavgift 78, 88, 149 f, 148, 189
haveribidrag 80, 153 f
införsel 152
kanalavgift 78 f
kollisionskrav 154 ff, 27, 139
konkurskostnad, se vidare denna rubrik 147, 149
konossementsuppgifters felaktighet 76, 192, 292, 142, 190
kungörelsekostnad, se *utsökningskostnad*
kvarstadskostnad, se denna rubrik samt *utsökningskostnad*
källskatt 152
lagringskostnad för tillbehör 186
lastskador 52 f, 155, 140, 158
leveranser, se även *befälhavareavtal* härovan 156 f, 138 f, 142, 189, 195 f, 88, 189
lotsningsavgifter 77 f, 149 f, 189
lönekrav m. m. 80, 87 f, 150 ff, 138, 157 f, 188, 162, 198
offentliga avgifter 79 f, 149 f
ogulden köpeskilling 186
pensionsavgifter 151 f, 188, 185, 187
reparation 80 f, 156 f, 194 f, 197, 186, 189
repatriering 188, 187
rättsvårdskostnader 145 f, 76
skadestånd 139 f, 154 ff, 80, 158
skattekrav 152
tonavgifter, jfr *STIM* 77, 149
uppläggningskostnad 148
utsökningsavgift, se *utsökningskostnad*
vederlagskrav (sjömans) 150
vrakupptagningskostnad 153, 185
vård- och bevaringskostnader, se även *utsökningskostnad, konkurskostnad* 146 f, 292, 76
värderingskostnad, se *utsökningskostnad*
sjösättningstermin, se *förskottsrater* under *betalning av nybygge*
skadeståndsersättning 80, 91, 94, 123 ff, 139, 162, 257, 271, 274, 282, 291, 292, 295, 298, 300
inteckning omfattar ej 123 ff, 162, 295, 298, 300
panträtt omfattar i regel 123, 126
sjöpanträtt omfattar 91 f, 95, 161 f, 274, 283, 291, 295
säkerställande vid exekution 274, 283, 291, 295
uppgörelse 125 f, 135, 136, 298
skattekrav 262, 272
skeppshandlingar 47, 172, 268, 270, 273
skeppslega 45 f, 49 f, 50 ff, 71 f, 73, 54, 56 f, 58 f, 61 f, 68, 70, 94, 231 f, 263, 296
skeppsmätning 200
skiljedomsklausul 45, 46

skingringsförbud 269
avseende fraktfordring 90, 120 f
avseende skadeståndsfordring 92, 214 f
Skottland 165
smuggling 87
småfartyg, se vidare *båtar*
exekutiv försäljning av 288
Sovjetunionen 166, 168, 170, 171, 179, 193, 196
Spanien 119, 167, 168, 169, 178, 179, 181, 185, 194, 215
Statens lånefond för den mindre skeppsfarten 36, 37, 170
Statens sekundärlånefond för rederinäringen 36, 37, 170
statliga förfoganden, se *rekvisition*
statsdomstol, USA 28
statsfartyg, jfr även *rekvisition* 85 f, 234
statutory lien 139
statutory right in rem 28
Stockholmskonventionen 1963, se *byggnadskonventionen*
Storbritannien, se *England*
ställningsfullmakt, se *befälhavare*
stämpelavgift 45, 46, 72, 80, 206
subrogation, se *sjöpanträtt*
substitutionsklausul i certeparti 104 f, 106
Svenska Skeppshypotekskassan 36, 37, 122, 170
sysslomanskap 118, 283
säkerhet, se *exekutiv försäljning, kvarstad, köpeskillingsfördelning, utmätning*
säkerhet för reparationskrav 235
säkerhetsköp 68 ff

T

telegrafanläggningar 64, 66 f
tidsbefraktning, jfr *långtidscerteparti*
med optionsklausul 51 f, 61
tillbehör, se *fartyg*
tonavgift 77
traditionskrav 69 ff, 47 f, 235 ff, 270, 275 f, 300 f
transportkontrakt 105, 106
tullauktion 87
Tunisien 166, 193
Turkiet 119, 168, 181
tvesala 69, 221
tvångsförsäljning, se *exekutiv försäljning*
Tyskland (Västtyskland), se även *Östtyskland* 25 f, 89, 224, 139, 141, 165, 167, 168 f, 174, 175, 178, 179, 181, 183, 190, 193, 196
täckningsprincip 223 f

U

U.S.A. 28 f, 30, 114, 139, 166, 169, 174, 177, 178, 179, 181, 189, 190, 194, 195 f, 198, 199
underbefraktning 41, 94
underhandsförsäljning, se *konkursförsäljning*
uppgörelse om skadeståndskrav 125 f, 135, 136, 298
upphovsrätt 209
Uruguay 165, 166, 171, 179, 186
utlandsförsäljning, se även *flaggskifte* 163 ff, 60, 84
utlandsrisker 56 f, 165 f, 171 ff, 218, 298
utländska förfoganden 57
utländska rättsförvärv 56 f, 60, 137 ff
utmätning av fartyg, jfr *exekutiv försäljning, köpeskillingsfördelning* 272 ff, 121 f, 142 ff, 260 f, 293
anmälan till inteckningsregistret 274
ansökan 273
bevakning 284 f
efterbevakning 284 f, 288
förfarande 273 f, 282
förmånsrätt för utmätningssökande 122, 260 f, 275
inhibition 276, 272
konkurskostnad 147, 282
publicitet 280
straff för brytande av 275
säkerhet krävs ej 272
säkerhet för hävande av 272
upphörande 276
utmätning under konkurs 164
utomlands 165 f, 171 ff, 218
värdering 261, 274
utmätning av fartygslott, jfr *exekutiv försäljning* 274
anmälan till fartygsregistret 274
utmätning av fraktbelopp hos konkursbo 283
utmätningsman 267, 273, 288, 291
utmätningspant, se vidare *utmätningssökande, förmånsrätt* 260 f, 275
utmätningssökande

förmånsrätt 42, 122, 260 f, 275, 284, 286
tillstånd till underhandsförsäljning 286
utdelning 292
utsökningskostnad 292, 149, 282
auktionskostnad 146
bevakningskostnad 146
försäljningskostnad m. m. 146 f
kvarstadskostnad, se vidare denna rubrik 146
köpeskillingsfördelningskostnad 146
utsökningsavgift 146, 292
vård- och bevaringskostnad 146 f, 148 f
utsökningsmyndighet 264
utsökningstitel 77, 262, 272, 273, 281
saklig 262

V

varvsarbetares lönekrav 215, 253
Vatikanstaten 165
vederlag (för sjömans lön) 150
Venedigkonferensen 1907 31
Venezuela 171, 179, 186
versio in rem 24
Västtyskland, se *Tyskland*

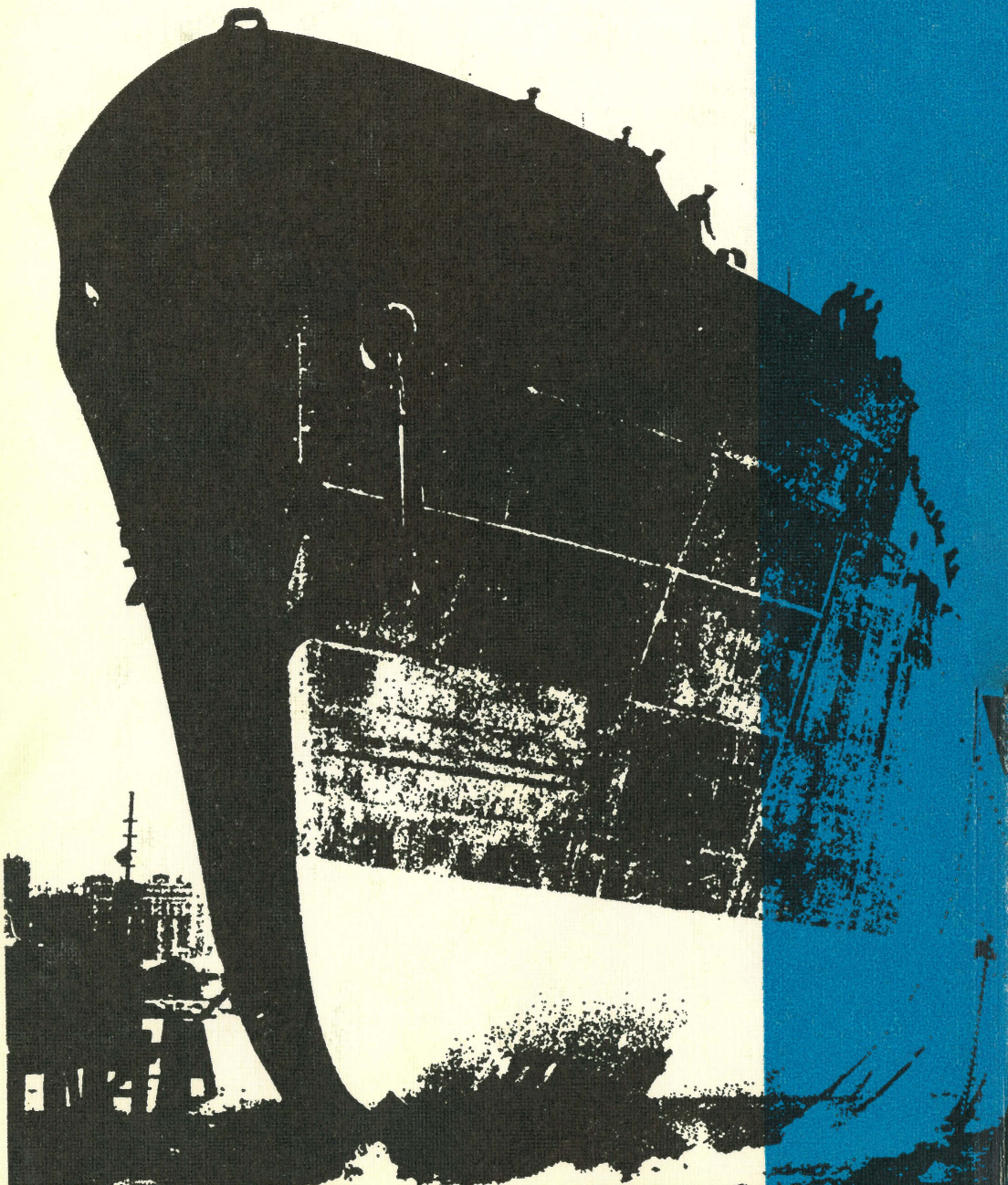
Ä

äganderätt till fartygsbygge 211 f, 299 ff
äganderättskontroll vid kreditgivning 221
ägareförbehåll
i beståndsdelar och tillbehör 63 ff
i hela fartyg 43 ff, 296
ägarehypotek 223 f

Ö

Östtyskland 166
överhypotek 223
överlåtelse av fartyg, se *fartygsöverlåtelse*
överlåtelse (förvärv) av fartygslott 74 f, 219 f, 258, 275 f, 277, 295
överlämnande, se *traditionskrav*
överexekutor 110, 115, 244 ff, 267, 274, 288, 291
överträdelse av myndighets bud 267, 268 f, 275

» Jag har just tagit mig en funderare
och kommit till ett mycket viktigt resultat.
Det här är fel slags bin. »
Nalle Puh

Norstedts

[68013]