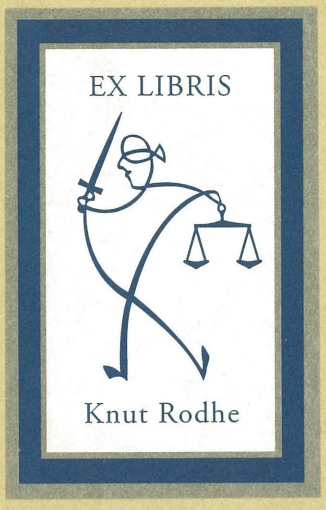
Handelshögskolan i Göteborg

SKRIFTER 1969 · 1

GOTHENBURG SCHOOL OF ECONOMICS
AND BUSINESS ADMINISTRATION PUBLICATIONS

JAN SANDSTRÖM

Befälhavareavtal och sjöpanträtt


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-f436a

Prof. Knut Rodhe
från Tillg. vännen
förf.

Befälhavareavtal och sjöpanträtt

Disp. 15/3 69
1 opp Tibeg
2 opp Rune

Rec. av Rune AfS 9:3 n. 655 ff.

Handelshögskolan i Göteborg

SKRIFTER 1969 · 1

GOTHENBURG SCHOOL OF ECONOMICS AND BUSINESS ADMINISTRATION PUBLICATIONS

SKRIFTER UTGIVNA I SAMVERKAN MED SJÖRÄTTSFÖRENINGEN

I GÖTEBORG

37

Befälhavareavtal och sjöpanträtt

AKADEMISK AVHANDLING

SOM MED TILLSTÅND AV JURIDISKA FAKULTETEN VID
STOCKHOLMS UNIVERSITET FÖR VINNANDE AV
JURIS DOKTORSGRAD FRAMSTÄLLES TILL OFFENTLIG
GRANSKNING PÅ LÄROSAL M, NORRTULLSGATAN 2,
LÖRDAGEN DEN 15 MARS 1969 KL. 10 F. M.

AV
JAN SANDSTRÖM
JUR. LIC.

GÖTEBORG
ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG
1969

JAN SANDSTRÖM

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET

10 0070849 0

Befälhavareavtal och sjöpanträtt

With a summary in English

AKADEMIFÖRLAGET · GÖTEBORG

SCANDINAVIAN UNIVERSITY BOOKS

Danmark: MUNKSGAARD, *København*

Norge: UNIVERSITETSFORLAGET, *Oslo*

Sverige: LÄROMEDELSFÖRLAGEN, *Stockholm, Göteborg, Lund*

© JAN SANDSTRÖM

PRINTED IN SWEDEN BY
ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG, GÖTEBORG 1969

FÖRORD

Sjöpanträtterna, vilkas existens ur kreditsynpunkt utgör en potentiell fara för det säkerhetsvärde som representeras av ett fartyg, har nyligen utgjort diskussionsämne för de internationella lagstiftarna. År 1967 antogs nämligen på diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel en ny konvention om sjöpanträtter och fartygshypotek, vilken så småningom skall ersätta 1926 års konvention i ämnet.

Bland de legala rättigheterna i fartyg stod nu liksom vid tidigare tillfällen sjöpanträtten för befälhavareavtal i centrum för intresset, vilket förklaras av dess särställning såsom ett med fartygsinteckningen konkurrerande kreditmedel. Men också ur en annan mindre uppmärksammad aspekt visar denna säkerhetsrätt sin särprägel i förhållande till övriga sjöpanträtter. Rättstekniskt sett erbjuder nämligen regeln om sjöpanträtt för befälhavareavtal en så komplicerad och svårtolkad materia att dess tillämpning i praktiken ofta ger upphov till stor osäkerhet och starka meningsmotsättningar. Det är ur denna synpunkt som stadgandet underkastas en närmare granskning i förevarande arbete.

Professor Kurt Grönfors har under studierna handlett mig och givit mig värdefullt stöd i arbetet. I tacksamhetsskuld står jag också till kretsen av intresserade sjörättsjurister inom och omkring Rättsvetenskapliga institutionen vid Handelshögskolan i Göteborg. Åtskilliga givande studiemånader har jag haft förmånen att tillbringa vid Nordisk Institutt for Sjørett, vars ledare professor Sjur Brækhus välvilligt givit mig de bästa arbetsförhållanden. Professor Lennart Vahlén har visat mig förtroendet att lägga fram boken som avhandling vid Stockholms juridiska fakultet. Professor Jan Hellner har efter läsning av manuskriptet givit mig flera kritiska synpunkter. Till alla dessa framför jag ett vördsamt och varmt tack.

Ett flertal personer har varit mig behjälpliga med renskrivning, läsning och granskning av manuskript samt granskning av rättsfallsregister, litteraturförteckning och korrektur. Till alla går mitt uppriktiga tack.

Ekonomiska bidrag har utgått från Wilhelm och Martina Lundgrens vetenskapsfond, Fonden för sjörättslig forskning, Nordisk Institutt for Sjørett, Handelshögskolan i Göteborg samt Statens råd för samhällsforskning. Jag känner mig mycket hedrad av det förtroende som härvid visats mig och uttrycker mitt vördsamma tack.

Göteborg i september 1968.

Jan Sandström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord 5

Förkortningar 11

FÖRSTA AVDELNINGEN

Inledning 13

Kap. I Presentation av ämnet 15
1. Kreditbehov och kreditformer 15
2. Sjöpanträtterna i gällande svensk rätt 31
a. Begrepp och funktion 31
b. Tillbehör till fartyg 36
3. Avgränsning av ämnet 48
4. Den historiska bakgrunden 58
5. Ämnets uppläggning 65

Kap. II Internationellt perspektiv 67
1. 1926 års konvention om fartygsinteckning och sjöpanträtt 67
2. Sjöpanträtten för befälhavareavtal i några utländska rättssystem 76
a. Inledande anmärkningar 76
b. Tyskland 80
c. England 81
d. USA 84
e. Frankrike 87

ANDRA AVDELNINGEN

Befälhavareavtal och redareavtal 91

Kap. III Den legala utgångsmodellen 94
1. Befälhavareavtal enligt 267 § 5. 94
2. Befälhavarens ställningsfullmakt 95

3. Avtal av redare-befälhavare 99
4. Avtal av annan än fartygsbefälhavaren 101
5. Sjöpanträtten för befälhavareavtal i rättspolitiskt perspektiv 103
6. Den praktiska nyttan av sjöpanträtten 106
7. Den legala utgångsmodellen och den senare utvecklingen 106

Kap. IV Redareingripande genom särskild fullmakt 111
1. Inledande anmärkningar 111
2. "Särskild fullmakt" 113
3. Kravet på företeende 114
4. Instruktion eller fullmakt 116
5. "I denna sin egenskap" 121
6. Sammanfattning 128

Kap. V Redareingripande genom årskontrakt 130
1. Inledande anmärkningar 130
2. Årskontrakt som avtalstyp 131
3. Problemställningen 134
4. Praxis 135
5. Doktrin 147
6. Diskussion och tolkningsförslag 149

Kap. VI Redareingripande genom mäklaruppdrag 158
1. Inledande anmärkningar 158
2. Mäklarens självständiga sjöpanträtt 162
3. Mäklares förvärv av härledd sjöpanträtt 175
a. Problemställningen 175
b. Mäklarens intresse av övergång 176
c. Allmänt om övergång av fordran och därtill hörande förmåns- och säkerhetsrätter 178
d. Betydelsen av sjöpanträtten såsom legal panträtt för frågan om övergång 194
e. Rättspraxis 197
f. Diskussion och tolkningsförslag 203

TREDJE AVDELNINGEN

De sjöpanträttsliga rekvisiten 211

Kap. VII Hemortsrekvisitet 214
1. Inledande anmärkningar 214
2. Fartygets hemort 215
3. Rättspolitisk bakgrund och tidigare rättsregler 217

4. Rättspraxis och doktrin 221
a. Rättspraxis 222
b. Doktrin 228
5. Diskussion och tolkningsförslag 230
6. Sammanfattande omdöme 237

Kap. VIII Fartygets bevarande eller resans fortsättande 239
1. Inledande anmärkningar 239
2. Stadgandets rättshistoriska och rättspolitiska bakgrund 241
3. Tolkning av uttrycken "fartygets bevarande" och "resans fortsättande" 245
a. Ett eller två rekvisit? 245
b. Fartygets bevarande 247
c. Resans fortsättande 252
4. Sammanfattning 253

Kap. IX Resebegreppet 255
1. Inledande anmärkningar 255
2. Olika fartyg och dess resor 258
3. Olika tänkbara resebegrepp 261
4. Doktrin och rättspraxis 267
5. Resebegreppet i 267 § 5. sjölagen 273
6. När börjar respektive slutar den i 267 § 5. omtalade resan? 277
7. Sammanfattning 281

Kap. X Innebörden av rekvisitet "kräves" 283
1. Inledande anmärkningar och problemställning 283
2. Fartygsbefälhavarens ställningsfullmakt 286
3. Rekvisitet "kräves" 300
4. Sammanfattande bedömning 310

FJÄRDE AVDELNINGEN

Sjöpanträtt och ansvarssubjekt 315

Kap. XI Sjöpanträtt vid skeppslega och tidsbefraktning 320
1. Historiskt, rättspolitiskt och komparativt perspektiv .. 320
2. Befälhavareavtal och sjöpanträtt vid skeppslega 327
a. Gränsdragning mellan skeppslega och tidsbefraktning 337
b. Det personliga ansvaret och sjöpanträtt 331
c. Tredje mans goda tro såsom krav för sjöpanträttens uppkomst 334
3. Befälhavareavtal och sjöpanträtt vid tidsbefraktning .. 341
4. Sammanfattning 345

FEMTE AVDELNINGEN

267 § 5. sjölagen och 1967 års konvention om sjöpanträtt och fartygsinteckning 347

Kap. XII Avskaffandet av sjöpanträtten för befälhavareavtal .. 350
1. Förarbetet till 1967 års panträttskonvention 350
2. Skälen för avskaffande av sjöpanträtt för befälhavareavtal 353
3. Olika lösningar 365
4. Slutsatser 367

Summary in English 370

Källor och litteratur 378

Rättsfallsregister 391

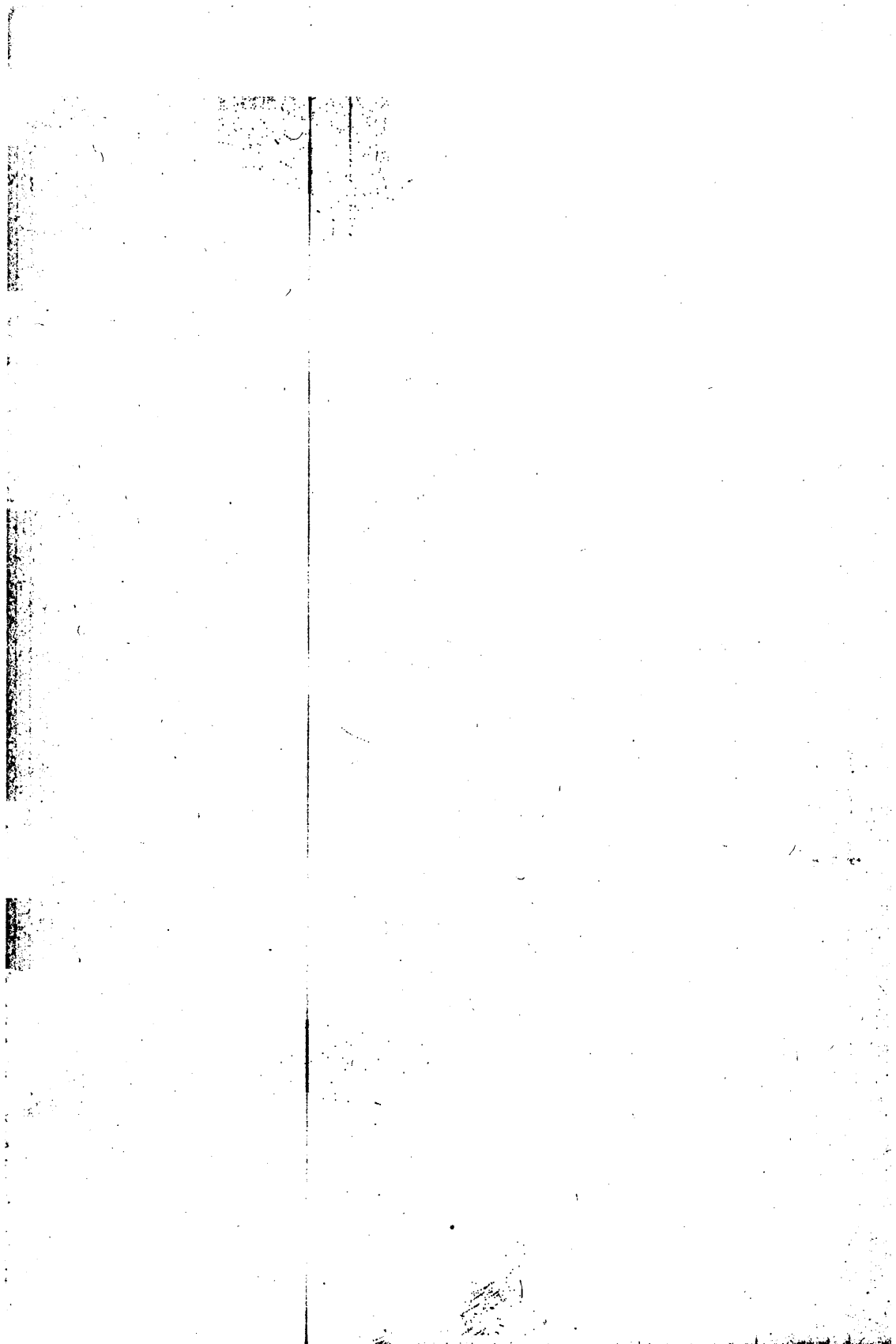
FÖRKORTNINGAR

AD	Arbetsdomstolen
AfS	Arkiv for sjørett
AHGB	Allgemeines Handelsgesetzbuch
AMC	American maritime cases
App.cas.	Appeal cases
Bet.	Betänkande
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
CMI	Comité maritime international
DH	Danmarks Højesteret
DMF	Droit maritime français
ETL	European transport law
Fed.	Federal Reporter
FHD	Finlands Högsta domstol
FJFT	Tidskrift, utg. av Juridiska föreningen i Finland
F.Supp.	Federal Supplement
Hansa	Hansa, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen
Hans RGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift
HB	Handelsbalken
HD	Högsta domstolen
HGB	Handelsgesetzbuch
HLR	Harward Law Review
HovR	Hovrätt (-en)
JustR	Justitieråd (-et, -en)
JPA	Jurisprudence du Port d'Anvers
KM	Kungl. Maj:t
KProp	Kungl. Maj:ts proposition
Ll.L.Rep.	Lloyd's list law reports
M.S.A.	Merchant Shipping Act
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender

NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NH	Norges Højesterett
NJA (A,B)	Nytt juridiskt arkiv, avd. I (nr i notisavd.)
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd. II
NRt	Norsk Retstidende
P.D.	Probate Division
Rev. trim.	Revue trimestrielle de droit commercial
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RR	Rådhusrätt (-en)
SHD	Sveriges Högsta domstol
SHT	Sø- og Handelsretstidende
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
SøHa	Sø- og handelsretten i København
TfR	Tidsskrift for rettsvitenskap
TLR	Tulane Law Review
US	United States Reports
UfR (B)	Ugeskrift for Retsvæsen (Afd. B)
VL	Vestre Landsret
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht
ØL	Østre Landsret

FÖRSTA AVDELNINGEN

INLEDNING



Kapitel I

PRESENTATION AV ÄMNET

1. *Kreditbehov och kreditformer*

Sjöfartsnäringens kapitalförsörjning har i alla tider utgjort ett problem såväl för den enskilde näringsidkaren som för samhället. Redan äldre tiders sjöfart medförde relativt betydande kapitalanspråk.[1] Bidragande orsak till svårigheterna att tillfredsställa kapitalbehovet var emellertid då icke så mycket bristen på kapital som fastmer de särskilda risker för förlust av det satsade kapitalet, vilka var förbundna med dåtidens sjöfart. Detta förhållande medförde tillskapandet av flera olika institut, vilka syftade att åstadkomma en riskfördelning mellan de i företaget finansiellt intresserade parterna.[2]

I våra dagar har kapitalförsörjningsproblemen en annan karaktär. De ständigt växande anläggningskostnaderna i förening med sjöfartens alltmer ökade betydelse för samhällsekonomin tvingar såväl samhället som den enskilde företagaren att söka nya vägar för att dirigera kapital till näringen och därmed göra den internationellt konkurrenskraftig. Det är numera bristen på kapital inom näringen som leder till ökad efterfrågan på extern finansiering, medan de tidigare påtalade särskilda riskerna, vilka var utmärkande för äldre tiders sjöfart, i den mån de alls kvarstår, reducerats på grund av ett välordnat försäkringsväsende. Innan en närmare redogörelse lämnas för sjöfartsnäringens möjligheter att möta uppkommande kapitalanskaffningsproblem, är det lämpligt att skissera näringslivets finansieringsbehov och finansieringsformer överhuvudtaget. Denna utblick syftar till att bilda bakgrund till en följande presentation av de särskilda kreditformer som efter hand utvecklats inom sjöfarten, och den har avsiktligt gjorts relativt ingående för att

---

[1] Se t.ex. Abraham, Die Schiffshypothek, s. 27.

[2] Jfr Sotiropoulos s. 33 ff., Abraham, Die Schiffshypothek, s. 27.

tjäna sitt syfte såsom jämförelsematerial vid en senare värdering av de sjörättsliga institutens uppbyggnad och säkerhetsgrad.

Behovet av kapital är gemensamt för hela näringslivet och står i förgrunden vare sig det gäller att nyetablera en verksamhet eller utvidga och fortsätta driften av ett redan bestående företag. Behovets intensitet är naturligtvis icke detsamma i varje bransch eller företag och icke heller behöver anspråket på kapital vara konstant. En näringsgren kan vara mer kapitalkrävande än en annan och olika faktorer såsom konjunkturväxlingar, strukturförändringar samt den ekonomiska, tekniska och sociala utvecklingen kan påverka intensiteten eller göra behovet akut.[3] Andra skillnader kan föreligga med hänsyn till behovets varaktighet. Medan ett företag med en kapitalkrävande produktionsapparat kan ha intresse av en långfristig kreditgivning, kan ett företag med lägre anläggningskostnader vara mera betjänt av kortfristiga interimskrediter.

Näringslivets kapitalbehov gestaltar sig sålunda olika i skilda företag och branscher samt vid olika tidpunkter. På samma sätt förhåller det sig med förutsättningarna att möta behovet. Dessa kan regleras av statliga ingripanden i syfte att påverka kapital- eller kreditmarknaden såsom emissionskontroll, höjning eller sänkning av diskontot, subvention, skattelagstiftning och särskilda kreditlagstiftningar. Om man bortser från dylika ingripanden, är det i första hand de personliga förutsättningarna som blir avgörande för den enskilde företagarens möjligheter att tillfredsställa sina kapitalanspråk. När företaget icke förmår anskaffa kapital internt, t.ex. genom att kvarhålla vinsten i rörelsen i stället för att utdela den, är man hänvisad till extern finansiering genom kapitaltillskott eller krediter. Någon gång kan företagets personliga kreditvärdighet anses utgöra tillräcklig garanti härför. I sådant fall begärs icke att företaget ställer särskild säkerhet för det tillskjutna kapitalets bevarande eller återbetalande. Förtroendet för betalningsviljan och betalningsförmågan och en gynnsamt utfallande bedömning av risken för kapitalet med hänsyn tagen till konjunkturer, företagets räntabilitet, tillförlitligheten hos dess ledning samt i förekommande fall företagets betydelse för marknadsförsörjningen bedömes då såsom tillräckliga garantier.[4]

Kreditgivning utan ställande av säkerhet är emellertid icke särskilt

---

[3] Se närmare härom Näringslivets kapitalförsörjning, s. 18 ff.

[4] Jfr Steffan s. 20, SOU 1964:10 s. 67 f.

vanlig. Förutom svårigheterna att korrekt bedöma ett företags kreditvärdighet, kan denna undergå snabba förändringar, vilka ogynnsamt kan återverka på kreditgivarens möjligheter att erhålla betalning för sin fodran. För att göra sig oberoende av växlingar i gäldenärens personliga betalningsförmåga och säkerställa återbetalning begär därför kreditgivaren i de flesta fall att gäldenären ställer särskild säkerhet.[5] Sådana garantier kan tillskapas på många olika sätt. Så kan t.ex. en eller flera personer gå i borgen för gäldenärens förpliktelse, varigenom risken för dennes oförmåga att fullgöra sin förpliktelse överflyttas från borgenären till borgensmännen.[6] En säljare kan vidare vid avbetalningsköp eller kreditköp förbehålla sig äganderätten till det sålda, vilket medför att han, om köparen icke fullgör sina förpliktelser, äger återta godset och sålunda är skyddad i förhållande till köparens övriga borgenärer.[7]

Situationen är emellertid icke alltid sådan, att de nu nämnda kreditformerna kan användas. Vid långfristig kreditgivning är det mer förmånligt både för kreditgivaren och låntagaren, om den senare kan utnyttja redan befintliga kapitaltillgångar som kreditbas och erbjuda dem som realsäkerhet för krediten. Detta uppnås genom att låntagaren pantsätter sin egendom till säkerhet för förpliktelsens fullgörande. Man talar då om realkredit i motsats till personalkredit, där, såsom tidigare anmärkts[8], krediten huvudsakligen bygger på förtroendet för gäldenärens personliga betalningsförmåga och betalningsvilja. Utmärkande för realkrediten är att borgenären, på grund av den säkerhet som panten erbjuder honom, icke är beroende av gäldenärens personliga kreditvärdighet, även om gäldenären, då han pantsatt egendom, är ansvarig icke endast med panten utan också personligen med hela sin förmögenhet.[9] Vid gäldenärens oförmåga att fullgöra sin förpliktelse löper panthavaren icke samma risk som andra sämre prioriterade borgenärer att bli utan betalning, utan kan i regel säkra sin ställning genom realisation av

[5] Enligt banklagens huvudregel, 56 § lagen 31 mars 1955 om bankrörelse, får bankerna icke lämna kredit utan särskild namn- eller realsäkerhet.

[6] Denna risk kan i sin tur förminskas genom en kedja av borgensförbindelser, där varje led i kedjan garanterar den föregåendes betalning.

[7] Se t.ex. Hellner, Köprätt, s. 183 ff.

[8] Se ovan vid not 4.

[9] Den personliga kreditvärdigheten är emellertid även vid realkredit av betydelse såsom en garanti för att kreditförhållandet skall avvecklas normalt, jfr Steffan s. 20.

panten. I princip vinner borgenären dessutom fördelen av ett fullständigt sakrättsligt skydd, dvs. ett skydd icke blott gentemot gäldenärens borgenärer utan även i förhållande till dennes singularsuccessorer. Även för gäldenären innebär en pantsättning av hans egendom betydande fördelar då han härigenom, som redan tidigare anmärkts, kan utnyttja ett ofta betydande kapitalvärde, vilket eljest vore förborgat i själva innehavet och nyttjandet av objektet.

Möjligheterna att använda befintliga kapitaltillgångar som realsäkerhet för kredit är i stor utsträckning tillgodosedda men också begränsade av gällande lagregler. Fast egendom har sedan länge kunnat utnyttjas som underlag för kredit. Genom att ta ut inteckningar i den fasta egendomen och erbjuda dessa som säkerhet, uppnår man en pantsättning av fastigheten utan att ägaren till densamma därvid behöver avstå från besittningen. En sådan underpantsättning av fast egendom är möjlig tack vare ett effektivt registreringsväsende, som sörjer för att nödig publicitet kring äganderättsförhållanden och pantsättning vinnes. Fastighetsinteckningen anses allmänt vara en prima kreditsäkerhet, vilket främst sammanhänger med att inteckningshavaren beredes ett fullständigt sakrättsligt skydd. Denna kreditform har sin största betydelse för tillgodoseende av industrins behov av långfristig kredit. Även om det vid kortfristig kreditgivning förekommer att fastighetsinteckningar lämnas som säkerhet, torde kostnaderna och det besvär som är förenat med uttagande av inteckningar medföra att ställandet av sådan säkerhet icke kan betraktas som en lämplig och ändamålsenlig utväg i detta fall.[10]

Den nya lagen om fast egendom, vilken har ersatt 1895 års lag om vad som är att till fast egendom hänföra och som trädde i kraft under år 1967, innebär en viss förbättring för fastighetskrediten. Genom densamma vidgas kretsen av objekt som är att hänföra till fast egendom, vilket i sin tur medför en ökning av den enskilda fastighetens realvärde. Såsom fast egendom anses nu även s.k. industritillbehör, dvs. för industriell verksamhet maskin och annan utrustning som tillförts fastigheten för att användas i verksamheten huvudsakligen på denna.[11] Tidigare betraktades maskiner som fast egendom endast om de "för sin användning kräver och jämväl vilar på fast, från grunden berett underlag". Den tekniska utvecklingen har medfört att även mycket stora och tunga

[10] Jfr Steffan s. 27.

[11] 4 § lagen 29 juli 1966 om vad som är fast egendom.

maskiner kan anbringas utan att kräva ett fast från marken berett underlag och detta förhållande har föranlett lagstiftaren att tänka om och införliva sådana ofta mycket dyrbara objekt med kategorin fast egendom.

Även om fastighetshypotek har stor betydelse för näringslivets kapitalförsörjning, representerar många gånger den lösa egendom som tillhör industrin så stora värden, att det föreligger ett påtagligt behov att kunna använda även denna som kreditbas. Lagens huvudregel, som fastslogs redan i 1734 års lag, är emellertid alltjämt att pantsättning av lös egendom kan ske endast genom handpantsättning, dvs. det pantsatta objektets traderande till panthavaren.[12] Efter tradition har panthavaren fullständigt sakrättsligt skydd och om gäldenären icke fullgör sin förpliktelse på utsatt tid, kan panthavaren skrida till försäljning av egendomen i särskild ordning och sålunda skaffa sig betalning för sin fordran. Ofta kan det emellertid för låntagaren vara förenat med stora olägenheter att på detta sätt avhända sig besittningen till egendom, emedan just de objekt han önskar anvisa som säkerhet utgörs av tillgångar i rörelsen, vilka är nödvändiga för den fortsatta verksamheten.[13] När icke vanlig handpantsättning utgör en ändamålsenlig kreditform, är det naturligt att gäldenären ser sig om efter andra möjligheter att erbjuda realsäkerhet i kapitaltillgångarna.[14]

En möjlighet står honom till buds enligt lösöreköpsförordningen.[14a] Låntagaren kan sälja egendomen till långivaren mot en köpeskilling, som motsvarar lånesumman, samtidigt som parterna med iakttagande av

---

[12] Brækhus-Hærem s. 498 f. och 506 påpekar, att den begränsning av realkrediten som uppkommer genom regeln om handpantsättning verkar till förmån dels för de allmänna borgenärerna, dels för gäldenären själv. Genom att gäldenären förhindras pantsätta allt han äger, uppkommer en viss ekonomisk reserv.

[13] Redan före 1734 års lag hade uppställts förbud mot inteckning i lös egendom genom K.F. om inteckningar den 11 november 1730, se Benckert, Bidrag, s. 93 f.

[14] Jfr Tiberg i TfR 1964 s. 568 som anför förlagsinteckningen som exempel på hypoteksinstitutets flexibilitet och dess utvecklingsmöjligheter för att tillgodose skiftande behov, där den gemensamma nämnaren utgörs av behovet av realkredit.

[14a] Lösöreköpsförordningen har icke ansetts äga tillämpning beträffande fartyg av inteckningsbar storlek, se Undén, Sakrätt I, s. 127, Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse, s. 222, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 68 f.; jfr SvJT 1933 rf s. 54. I praxis har däremot förordningens tillämplighet bekräftats vid köp av en segelyacht av icke inteckningsbar storlek, se NJA 1921 s. 484.

lösöreköpsförordningens bestämmelser i övrigt kommer överens om att egendomen skall kvarstanna i låntagarens vård. Man avtalar vidare, att låntagaren skall äga rätt att köpa tillbaka egendomen för samma belopp. En sådan transaktion kallas säkerhetsöverlåtelse och ger samma ekonomiska resultat som en handpantsättning.[15] Den godtages av praxis, även om den i flera avseenden avviker från det syfte, som ligger bakom införandet av lösöreköpsförordningens regler.[16]

Stundom kan kraven från en viss näringsgren att få begagna befintliga kapitaltillgångar såsom kreditunderlag vara så starka att lagstiftaren ser sig nödsakad att tillmötesgå näringens behov genom att införa specialbestämmelser, vilka utgör undantag från eljest gällande regler.[17] Så skedde, då man i lag 1924 om viss panträtt i spannmål och lag 1942 om panträtt i spånadslin och hampa medgav undantag från den eljest ifråga om lös egendom strängt upprätthållna traditionsprincipen och skapade regler som möjliggjorde underpantsättning av sådan egendom. Genom 1932 års lag om inteckning i jordbruksinventarier blev det möjligt för den som drev jordbruk att inteckna jordbruksinventarier av lös egendoms karaktär och på detta sätt använda egendomen som kreditunderlag utan att avstå från besittningen till densamma. På liknande sätt öppnades i 1883 års förordning angående förlagsinteckning möjlighet för företagare, som drev industriell rörelse av viss storlek, hotell-, pensionat- eller restaurangrörelse samt apoteksrörelse, att på i lagen närmare angivna villkor använda för rörelsen avsedda inventarier som kreditsäkerhet genom att inteckna dessa.[17a] Vid sidan om denna författning tillkom år 1958 lag om förlagsinteckning i vissa oljelager innefattande särbestämmelser för oljehandeln.

---

[15] Se härom Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse, Undén, Sakrätt I, s. 110 ff. samt uttalande av departementschefen i NJA II 1932 s. 212 f.

[16] Tiberg i TfR 1964 s. 553 not 1 anmärker, att en undersökning av under två år vid Stockholms rådhusrätt registrerade lösöreköp visar, att omkring 3/4 av samtliga utgörs av särskilda kreditinrättningars (säkerhets)köp av butiks- och i någon mån restauranginredningar. Jfr Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse, s. 57 ff.

[17] Hur långt lagstiftaren skall följa med blir en bedömningsfråga. Om gäldenären tillåts belasta sin egendom med säkerhetsrätter i större omfattning, föreligger alltid risk att han därvid försämrar sin personliga kreditvärdighet, jfr Nial, Handelsbalken, s. 308, samt uttalanden av förlagsinteckningskommittén i SOU 1964:10 s. 67 och 77 och departementschefen i NJA II 1932 s. 214 f.

[17a] Att förlagsinteckningen har sina rötter än längre tillbaka i tiden och haft föregångare framhålles av Lögdberg s. 5 ff. Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 250 vid not 1.

1924 och 1942 års lagstiftningar, vilka tillkom för att skydda jordbrukarna mot tillfälliga prisfluktuationer under året, fastslog att panträtt kunde upplåtas i avskilda partier av ifrågavarande varor genom registrering i ett för ändamålet fört register eller i förekommande fall genom tradering av den med registreringsbevis försedda upplåtelsehandlingen. Så länge objekten för panträttsupplåtelsen befann sig på fastigheten bestod panträtten och gav som regel samma säkerhet som handfången pant. Inteckning i jordbruksinventarier, förlagsinteckning och den speciella förlagsinteckningen i oljelager åter, avsåg icke individuella föremål utan ett egendomskollektiv av skiftande sammansättning. Inteckningen medförde förmånsrätt enligt 17 kap. 7 § handelsbalken för innehavaren i gäldenärens konkurs men däremot icke vid utmätning. Inteckningen upphörde att besvära egendom som övergick i annans ägo men omfattade å andra sidan all egendom, som efter inteckningens beviljande förvärvades av gäldenären för näringen i fråga. Det framgår härav att dessa kreditformer icke förmår erbjuda kreditgivaren samma grad av säkerhet som exempelvis fastighetsinteckningen eller m. a. o. icke medför ett fullständigt sakrättsligt skydd.

Samtliga nu nämnda författningar har emellertid upphört att gälla och ersatts av 1966 års lag om företagsinteckning, vilken trädde i kraft under år 1967. Den nya lagen har vidgat möjligheterna att begagna lös egendom som kreditunderlag. Företagsinteckningen som kreditform kan numera användas av alla näringsidkare, som är bokföringsskyldiga, eller som driver jordbruk eller skogsbruk. Vidare gäller, att som objekt för inteckningen står icke blott inventarier, varor eller andra lösören, utan även vissa nyttjanderätter till såväl fast som lös egendom, immateriella rättigheter, byggnad på annans mark och utestående fordringar. Företagsinteckningen ger förmånsrätt enligt 17 kap. 7 § handelsbalken såväl i gäldenärens konkurs som vid utmätning hos denne. Däremot gäller alltjämt att inteckningen förlorar sin verkan till den del gäldenären överlåter intecknad egendom.

1932 års lagstiftning om upplagshus och upplagsbevis kan anföras som ytterligare exempel på lagstiftning, vilken avser att tillgodose näringslivets ökade krav på möjligheter att utnyttja kapitaltillgångar av lös egendoms karaktär som kreditunderlag. Den näringsidkare, som för sin verksamhet tvingas hålla stora varulager, beredes här möjlighet att genom uppläggning av varorna i allmänna upplagshus utnyttja dem för kreditändamål. Panträtt kan stiftas i sålunda upplagda varor genom

överlämnande av ett s.k. upplagspantbevis eller, om upplagsbevis utfärdats utan upplagspantbevis, genom tradition av upplagsbeviset. Det skall emellertid framhållas, att den praktiska betydelsen av denna lagstiftning ej är särskilt stor och att lagstiftningen i det väsentliga stannat på papperet. Man begagnar i praktiken icke upplagsbevis i egentlig mening, utan nöjer sig med att erhålla vanliga kvitton (lagerbevis) å de mottagna varorna.[17b] Enbart tradition av dylikt bevis kan emellertid icke anses grunda pantsättning av de med beviset avsedda varorna, utan härför fordras att denuntiation skett till förvararen.[17c] I detta sammanhang skall nämnas, att särskilda former för varubelåning förekommer också beträffande flytande varor i samband med import- och exportaffärer genom konossements överlämnande för erhållande av rembours samt diskontering eller förskottering av växlar.

En specialregel, som i sitt syfte företer vissa likheter med den nyss nämnda lagstiftningen om upplagshus och upplagspantbevis, återfinns i sjölagen och verkar till förmån för varvsindustrin.[17d] På grund av stadgandet i 3 § sjölagen föreligger nämligen möjlighet att använda byggnadsämnen och fartyg under byggnad såsom kreditbas.[18] Beställaren, som lämnat varvet förskott i pengar eller byggnadsämnen eller som utfäst sig att göra så, erhåller enligt 17 kap. 5 § handelsbalken förmånsrätt i de lämnade byggnadsämnena eller i det som är tillverkat med förskottet, under förutsättning att skriftligt avtal upprättats och detta intagits i rättens protokoll. Även om den här beskrivna säkerhetsrätten i praktiken har en relativt stor betydelse för finansieringen av fartygsbyggen, kan man ej underlåta att anmärka att den från flera synpunkter har ett rätt begränsat värde. Det sammanhänger framför allt med att förskottsgivaren icke kan förhindra att inteckningar i fartyget uttas, så snart detta är möjligt enligt fartygsinteckningslagen, varvid inteckningshavarens säkerhet går före förskottsgivarens, samt att förskottsgivaren måste stå tillbaka för åtskilliga "landkreditorer" med bättre förmånsrätt.[18a]

Denna utblick har visat hur lagstiftaren tvingats följa med utveck-

---

17b Se i detta sammanhang de sakkunnigas yttrande angående lagstiftningens uppgift i NJA II 1932 s. 3 ff.

17c Se Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse, s. 135 not 6, 223 f.

17d Se Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 250 f. som påpekar, att denna säkerhetsform på långt håll har släktskap med den nuvarande företagsinteckningen.

18 Se Schmidt, Föreläsningar, s. 22, Undén, Sakrätt I, s. 25 f.

18a Se närmare härom Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 252 ff.

lingen och de ständigt ökande kraven från näringslivet på att få kreditbehoven tillgodosedda. Den realsäkerhet som den fasta egendomen erbjuder är långtifrån tillräcklig för att möta dessa behov, i många fall helt enkelt därför att den fasta egendomen utgör en alltför blygsam andel av näringens kapitaltillgångar. Den nya lagen om fast egendom får emellertid ses som ett steg i riktning mot ett förbättrande av egendomens kreditvärde och därmed dess attraktionsförmåga som kreditunderlag. När det gäller lös egendom åter, har regeln om tradition av egendom såsom krav för giltig pantsättning visat sig alltför onyanserad för att motsvara anspråken på ett effektivt utnyttjande av dessa tillgångars kapitalvärde. Eftersom det här i regel är fråga om egendom som ingår i gäldenärens verksamhet och till vilken han måste ha tillgång för att fortsätta sin verksamhet, har lagstiftaren nödgats gå med på långtgående undantag från traditionskravet. Det är naturligt att man strävar efter att så långt möjligt är åstadkomma kreditformer, vilka i rättsligt hänseende erbjuder kreditgivarna samma säkerhet som en handpantsättning. Att nå detta mål visar sig dock oftast erbjuda oöverkomliga hinder. Detta sammanhänger i första hand med att den egendom som är ifråga många gånger icke är individuellt bestämd utan består av ett kollektiv med växlande sammansättning, ett förhållande som medför påtagliga svårigheter att åstadkomma ett effektivt registreringsväsende såsom substitut för besittningsöverföringen.[19] Även beträffande egendom vilken har karaktär av s.k. anläggningstillgångar samt i vilken man i princip skulle kunna anordna panträtt genom t.ex. ett inskrivningsförfarande, torde de praktiska olägenheterna med ett sådant system vara alltför stora för att man skall se det som en praktiskt genomförbar lösning. Att låta nybildade säkerhetsrätter få samma rättsliga effekt som handpanträtten låter sig icke heller göra, med hänsyn till att gäldenären hela tiden har förfoganderätten till egendomen. Även om man begränsar gäldenärens förfoganderätt över egendomen eller låter säkerhetsrätten gälla mot den som förvärvar egendomen från gäldenären, kommer sådana regler att motverka syftet med kreditformen genom att leda till ökad osäkerhet i affärslivet.[20] Det är bl.a. sådana överväganden som förmått lagstiftaren att endast i begränsad omfattning ge den nya företagsinteckningen sakrättslig verkan.[21]

[19] Jfr Nial, Handelsbalken, s. 308, SOU 1964:10 s. 61.

[20] Jfr SOU 1964:10 s. 60 f. samt departementschefens och lagrådets uttalanden i NJA II 1932 s. 214, 216, 220.

[21] Se SOU 1964:10 s. 62.

Det är inte bara statsmakterna som dirigerar tillströmningen av kapital till näringslivet. I intimt samarbete med bankerna arbetar näringslivet ständigt för att inom ramen för gällande regler finna nya finansieringsmetoder. Såväl *leasing* som *factoring* kan ses som exempel på relativt nybildade kreditformer, vilka utgör produkter av detta samarbete. Det förstnämnda institutet, *leasing*, fungerar som finansieringsform för tillgodoseende av industrins och handelns investeringsbehov.[22] Ett företag som i sin verksamhet har behov av en dyrbar maskin, men som själv icke kan finansiera inköpet av densamma, kan vända sig till vissa av bankerna för ändamålet särskilt bildade bolag, vilka såsom ett led i sin finansieringsverksamhet inköper maskinen och därefter hyr ut den till företaget. Uthyraren förblir ägare till objektet under hela uthyrningstiden och vid dennas slut föreskrivs ofta att företaget har optionsrätt att förvärva äganderätten till objektet.

Genom *factoring* åter beredes väg för att utnyttja kundfordringar som kreditunderlag.[23] Särskilda för ändamålet bildade bolag beviljar näringsidkaren kredit mot säkerhet i öppna kundfordringar, s.k. fakturakredit, eller övertar kreditrisken genom att köpa upp företagets kundfordringar allteftersom de uppstår. Leverantörer till ett factoringanslutet företag vinner fördelen att få en snabbare reglering av sina fordringar och för företagets kunder innebär anslutningen indirekt den fördelen att företaget stärker sina möjligheter att sälja på kredit.

Principen att panträtten måste avse individuellt bestämd egendom, som ifråga om lös egendom i viss mån har verkat hindrande för genomförande av hypoteksinstitutet till gagn för näringslivets kapitalförsörjning, har icke denna effekt i rederinäringen. Fartyget, vilket i rättsligt hänseende betraktas som lös egendom, anses i vissa avseenden framför annat lösöre lämpa sig särskilt väl som kreditobjekt.[24] Det är många gånger den enda eller i varje fall den mest betydande kapitaltillgången i ett rederi. Det representerar mestadels betydande värden och har i jämförelse med annan lös egendom en relativt lång livslängd. Enligt huvudregeln kan panträtt i fartyg endast upplåtas genom överförande

[22] Se Sundberg s. 16 f., Ramberg i Ekonomiskt forum 1967 s. 19 ff.

[23] Se Karneman i Ekonomen 16/1966 s. 1 ff.

[24] Handels- och Sjöfartskomitén III s. 18 och 64, Undén, Sakrätt I, s. 25, Paunesco s. 7. Jfr härmed lagen 1955 om inskrivning av rätt till luftfartyg samt departementschefens uttalande beträffande förslagets allmänna grunder i NJA II 1955 s. 155 ff.

av besittningen till borgenären.[24a] Eftersom fartyget är själva instrumentet för verksamheten är det givet att traditionsregeln verkar hindrande för ett utnyttjande av detta för kreditändamål.[25] Så småningom tillkom också andra institut som medgav uppkomsten av panträtt i fartyget utan överflyttning av besittningen.[26]

Den tekniska utvecklingen och sjöfartens ökade ekonomiska betydelse medförde behov av större och bättre utrustade fartyg, vilket i sin tur betydde ökade kostnader. Kraven från rederinäringen på inrättandet av ett institut, som möjliggjorde fartygets effektiva utnyttjande som kreditbas, skärptes. Efter mönster från utlandet tillkom 1901 års lag om inteckning i fartyg, vilken införde regler om stiftande av konventionell panträtt i dessa på liknande sätt som beträffande fast egendom[26a] Lagen förutsätter registrering av fartyg som skall intecknas, och registreringsplikt föreligger för fartyg som användes i handelssjöfart eller för passagerarbefordran och som har en dräktighet av 20 registerton eller mera. Å andra sidan kan alla fartyg oavsett storlek registreras, men för att kunna intecknas krävs ofta att fartyget har en nettodräktighet av minst 3 registerton. Inteckningen medför panträtt i fartyget och ger därmed inteckningshavaren ett sakrättsligt skydd, som emellertid på grund av förekomsten av sjöpantberättigade krav ej medför samma fullständiga skydd som fastighetsinteckningen. Panträtten inkluderar förmånsrätt enligt 17 kap. 3 § 2 st. handelsbalken. Samtidigt med lagen om inteckning i fartyg tillkom förbud i 10 kap. 7 § handelsbalken mot handpantsättning av fartyg som är intecknade eller kan göras till föremål för inteckning. Syftet med förbudet var att förhindra, att den genom inteckning tillskapade säkerhetsrätten gjordes illusorisk genom en efterföljande handpantsättning med bättre förmånsrätt.[27]

[24a] Inom doktrinen har framförts den meningen, att en förvärvare av fartyg når sakrättsskydd gentemot säljarens borgenärer genom blotta avtalet; Undén, Sakrätt I, s. 127, Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse, s. 222. Konsekvensen av en dylik uppfattning synes bli att det öppnas en möjlighet att tillskapa säkerhet utan publicitet och den anförda meningen har med anledning härav kritiserats på ett övertygande sätt av Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 69 ff.

[25] Hassler s. 192 anmärker att handpantsättning av fartyg är sällsynt och i varje fall saknar betydelse ur ekonomisk synpunkt.

[26] Handels- och Sjöfartskomitén III s. 18.

[26a] Se närmare om denna utveckling Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 29 f.

[27] Se departementschefens uttalande med anledning av lag om ändring av 10 och 17 kap. handelsbalken i NJA II 1902 Nr 3:4 s. 57.

Fartygsinteckningen tjänar primärt sjöfartsnäringens behov av långfristig kredit, avsedd att täcka kostnaderna för byggande av fartyg. Även driftskostnaderna är betydande och liksom i all näringsverksamhet finns här ett givet behov av kortfristig kredit för täckande av dessa kostnader. På grund av sjöfartens struktur och exterritoriella utsträckning föreligger väsentliga skillnader i denna och andra näringars kreditproblem. I andra branscher är den kortfristiga krediten många gånger helt enkelt ett personligt kreditproblem. Leverantörs- och konsumtionskrediter beviljas redan på grundval av den personliga kreditvärdigheten, utan att kreditgivaren ställer krav på särskild säkerhet. Detta är möjligt tack vare att kreditprövningen vilar på helt andra förutsättningar än i sjöfartsnäringen. Man tar t.ex. hänsyn till att det kreditsökande företagets verksamhet är lokaliserat till en bestämd ort, att gäldenären är personligen känd för kreditgivaren, samt till att risken för att företagets förmögenhet skingras utan borgenärens vetskap är minimal. I sjöfartsnäringen däremot uppkommer behovet av kortfristig kredit under fartygets resa, då fartyget sålunda befinner sig på annan ort än där rederiet har sitt säte och representeras av sin befälhavare. Svårigheten för kreditgivaren att i detta läge bedöma rederiets personliga kreditvärdighet medför att hans intresse helt inriktas på fartyget, vilket alltså kommer att bilda det verkliga underlaget för krediten. Detta förhållande har till följd att leverantören icke gärna låter sig nöja med blott och bart en personlig fordran mot gäldenären, utan uppställer krav på att erhålla säkerhet i fartyget såsom förutsättning för kredit. Den osäkra kreditprövningen ökar kreditgivarens intresse för att skaffa sig realsäkerhet för sin fordran. I rederinäringen kommer därför fartyget att utgöra den egentliga kreditbasen även i fråga om kortfristig kredit.

I syfte att underlätta kreditgivningen utom fartygets hemort har sjölagen efter utländskt mönster infört regler om uppkomsten av en legal säkerhetsrätt, en s.k. sjöpanträtt, i fartyget för de fordringar, som uppkommit på grund av befälhavarens avtal. Vid sidan härom kan sjöpanträtt uppkomma till säkerhet för en del andra fordringar, som tillkommit inom ramen för rederinäringens utövande såsom olika offentliga avgifter, befälhavares och besättnings löner, bärgarlön samt olika ersättningskrav.[27a] Även om i dessa fall icke kredittanken utgör grun-

[27a] En legal panträtt, luftpanträtt, uppkommer också i luftfartyg till säkerhet för bärgarlön och därmed likställda fordringar, se lag om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m.m. 14-18 §§.

den för införande av säkerhetsrätten, har det ansetts att fordringarna har särskild anknytning till fartyget och att de i första hand skall ha sin betalning ut detta.[28] Bakom sjöpanträtten för offentliga avgifter ligger fiskala intressen, medan sjöpanträtten för befälhavarens och besättningens löner torde vila på social grund. Sjöpanträtten för ersättning för skada på besättning eller passagerare uppbärs av humanitära skäl, och bärgarlönens sjöpanträtt har sin grund i en önskan att stimulera intresset för bärgning.[29] Det är sålunda i dessa fall funktionen av säkerhet för prestationernas fullgörande som utgör sjöpanträttens uppgift. Detta förhållande medför emellertid icke att de nämnda sjöpanträtterna är helt utan betydelse för rederiets kredit. Många av dem kan genom sin existens sägas ha en kreditstimulerande effekt och därigenom indirekt påverka rederinäringens kreditläge. Detta gäller t.ex. beträffande sjöpanträtten för offentliga avgifter, för bärgarlön och för befälhavares och besättnings hyreskrav.[30] När ett fartyg lämnar en hamn utan att erlägga hamnavgifter kontant eller då besättningen låter sin lön innestå hos redaren, innebär detta samtidigt att rederiet får kredit. Med vetskap om säkerhetsrättens uppkomst kan borgenären låta anstå med kravet. Sjöpanträtten för bärgarlön åter får effekt utöver stimulansen till bärgning. Genom bärgning av fartyg räddas kanske värden som har betydelse för rederiets kreditgivare i gemen.

Fartygsinteckning och sjöpanträtt utgör sålunda de speciella kreditformer, som står till sjöfartsnäringens förfogande för att möta dess kreditbehov. Eftersom de båda instituten har samma objekt som säkerhetsunderlag, är det oundvikligt, att det uppkommer konkurrens dem emellan. Man har löst detta så att sjöpanträtterna givits prioritet framför inteckningarna. Vid en försäljning av fartyget utmätningsvis eller under konkurs skall sålunda sjöpanträttsborgenärerna ha sin betalning framför inteckningshavarna. När därtill kommer att sjöpanträtterna icke är föremål för någon registrering, löper inteckningshavarna en påtaglig risk att fartygets kreditvärde dem ovetande försämras, genom att redaren tillåter att en mängd sjöpanträtter kumuleras.[31] I många fall

[28] Matzen s. 12, Undén, Sakrätt I, s. 163.

[29] Jfr Matzen s. 13 ff.

[30] Jfr Ask s. 17, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 76 ff.

[31] Brækhus-Hærem s. 452 anmärker, att sjöpantreglerna medför ett allvarligt hot mot fartygsregistrets negativa trovärdighet och att de med sjöpanträtt utrustade fordringarna många gånger kan uppgå till mycket stora belopp. Nial, Handelsbalken, s. 306, påpekar också olägenheten av bristande publicitet vid

kan ej heller inteckningarna vid rederiets obestånd tillgodoses fullt ut, till följd av de många sjöpantberättigade krav som anhopats och på en gång görs gällande mot rederiet. Till bilden hör, att det ofta är just rederier, som redan befinner sig i ett pressat ekonomiskt läge, som frestas att utnyttja sjöpanträtterna till att skaffa sig krediter och på det sättet hålla rörelsen igång ännu någon tid.[32] Nu är det emellertid icke enbart förekomsten av sjöpanträtter som ur inteckningshavarens synpunkt förringar fartygets kreditvärde. Till försämringen bidrar andra omständigheter, såsom att fartyget i motsats till fast egendom icke är stationärt utan ständigt rör sig mellan olika hamnar inom och utom hemlandet och därvid utsätts för större risker att förstöras och snabbare värdeminskning.[33] Härtill kommer att fartygsinteckningsinstitutet icke vilar på ett ur privaträttslig synpunkt betryggande inskrivningsförfarande med avseende på äganderätten till fartyg, ett förhållande som naturligen rubbar förtroendet för fartygsinteckningen såsom pantsäkerhet.[34]

Redan vid fartygsinteckningslagens tillkomst stod det klart, att fartygshypoteket aldrig skulle kunna erbjuda samma förstklassiga säkerhet som fastighetsinteckningen, utan att det snarare skulle komma att fungera som en förstärkning av den personliga krediten.[35] I sjöfartskretsar har man också sedan länge strävat efter att förbättra fartygets kreditvärde.[36] Problemet har internationell räckvidd på grund av sjöfartens stora ekonomiska betydelse för många länder. Sverige liksom de övriga nordiska länderna har byggt sina regler om sjöpanträtt på 1926 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Syftet med denna konvention var just att åstadkomma ett internationellt erkännande av fartygshypotek och liknande säkerhetsrätter samt att därjämte medverka till en förbättring av hypotekets säkerhetsvärde genom att begränsa antalet sjöpanträtter. Trots att konventionen i praktiken medförde en avsevärd förstärkning av fartygets realkreditvärde, vann den aldrig den internationella anslutning, som man hoppats på.[37] Den

realsäkerhet i samband med avbetalningsköp med äganderättsförbehåll. Jfr Paunesco s. 11.

[32] Se Sandström s. 18 f.

[33] Jfr Sandström s. 16, 33.

[34] Undén, Sakrätt I, s. 230 f., Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 220 ff.

[35] Se Handels- och Sjöfartskomitén III s. 57 ff., Undén, Sakrätt I, s. 230.

[36] Se härom framställningen hos Sandström.

[37] Endast 19 stater har ratificerat eller tillträtt konventionen, jfr Sandström s. 37.

tekniska och kommersiella utvecklingen från tiden för konventionens tillkomst samt en starkare önskan att åstadkomma internationellt enhetliga regler ledde fram till att en revision av konventionen påbörjades år 1963. Två år därefter var den internationella sammanslutningen för unifiering av sjörättsregler, Comité Maritime International (CMI), färdig att presentera ett förslag till ny konvention, vilket diskuterades och antogs i New York samma år. Detta förslag har förelagts den diplomatiska konferensen i Bryssel under våren 1967 och ligger till grund för den där antagna nya konventionen om fartygsinteckning och sjöpanträtt.

Dessa strävanden till en förbättring av redan inrättade kreditformer har gått hand i hand med försök att skapa nya vägar för att möta sjöfartsnäringens ökade kreditbehov. Med fartyget som kreditunderlag är det uteslutande dess realisationsvärde, som ligger till grund för en kreditprövning. Ett mer företagsekonomiskt synsätt är att betrakta icke sakens eget värde som försäljningsobjekt, utan den avkastning, som saken kan beräknas lämna under en längre tid. Detta synsätt håller på att tränga in i svensk rätt[38] och inom rederinäringen har flera röster höjts för att på detta sätt begagna långtidscertepartier som kreditunderlag. Ett fartyg, som genom fraktavtal under flera år är bundet till engagemang, representerar ett betydande avkastningsvärde, nämligen den frakt som under kontraktstiden kan beräknas inflyta.[39] Bland kreditgivare står man icke främmande för tanken att betrakta dessa certepartier som underlag för kredit och godta en pantsättning av dem som säkerhet. En förutsättning härför är att säkerhetsavtalet medför sakrättsliga verkningar. Även om en pantsättning av certepartiet är juridiskt möjligt, synes gällande svensk rätt lägga hinder i vägen genom att frånkänna certepartier allt sakrättsligt skydd.[40] En försäljning av fartyget, vare sig denna sker frivilligt eller exekutivt vid utmätning av fartyget eller i konkurs, medför att certepartiet faller bort varvid kreditgivaren blir utan säkerhet. Olika sätt att lösa denna fråga har in-

[38] Se beträffande industritillbehör 4 § lagen 1966 om vad som är fast egendom samt jordabalksutredningens reviderade förslag i SOU 1963:55 s. 237 ff., ävensom 4 § lagen 1966 om företagsinteckning samt kommittébetänkandet i SOU 1964:10 s. 81 f. och 86. Jfr lagberedningens förslag till jordabalk SOU 1960:25 s. 18, 41, 590 f. angående brukningsenhet såsom något inteckningsbart helt.

[39] Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 38 f., 101 ff., densamme i SvJT 1964 s. 515, Lundell i FJFT 1965 s. 244 f., 248, Selvig i AfS Bd 5 s. 587 f.

[40] Jfr Tiberg i SvJT 1964 s. 515, densamme Kreditsäkerhet, s. 103 ff., Lundell i FJFT 1965 s. 248.

gående diskuterats, men utvecklingen har ännu icke lett till någon lagstiftning.[41]

I syfte att underlätta finansieringen av nybyggen har man i flera utländska lagstiftningar medgivit möjligheten att upplåta inteckning i fartyg under byggnad för att på detta sätt utnyttja det säkerhetsvärde som kan ligga i fartygsbygget.[41a] En sådan inteckning kan icke erhållas enligt motsvarande svenska regler, vilket sammanhänger med att fartyget icke kan mätas och därmed ej heller registreras, förrän bygget fortskridit så långt att det s.k. mätdäcket lagts.[41b] Det kan emellertid förväntas att en ändring härutinnan kommer till stånd inom en icke alltför avlägsen framtid. Sverige har nämligen tillsammans med ett flertal andra stater undertecknat den i Bryssel år 1967 antagna konventionen avseende rättigheter i fartyg under byggnad, enligt vilken registreringsmöjlighet skall finnas avsevärt tidigare än enligt nuvarande svenska regler.[41c] Den närmare utformningen av en inteckningsordning för fartyg under byggnad kan dock väntas erbjuda åtskilliga svårlösta problem och är för närvarande föremål för omfattande diskussioner.[41d]

Den lämnade redogörelsen för de viktigaste kreditformerna i näringslivet har framför allt velat peka på de tekniska och legala svårigheter som är förenade med att finna finansieringsmetoder, vilka samtidigt tillgodoser anspråken på säkerhet för kreditgivaren och rörelsefrihet för näringsidkaren. Undantagsvis har emellertid dessa svårigheter kunnat övervinnas och ett exempel härpå har man i den ovan beskrivna fartygsinteckningen. Värdet av denna säkerhetsrätt kan dock som vi sett på ett betänkligt sätt undermineras av sjöpanträtter, vilka ju delvis är att betrakta som ett i förhållande till fartygsinteckningen konkurreran-

---

[41] Se den utförliga diskussionen hos Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 101 ff. Ämnet har också utförligt diskuterats vid det nordiska sjörättsseminariet i Oslo 1964. Inom CMI har frågan om befraktningsavtalens tryggande vid frivillig och exekutiv försäljning av fartyg behandlats på 1962 års Aténkonferens och ett kommittéförslag har framlagts, jfr Lundell i FJFT 1965 s. 248 f., Tiberg i SvJT 1964 s. 516 not 65.

[41a] Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 36, anmärker att värdet av en sådan inteckning reellt sett blir begränsat samt att en dylik utsträckning av krediten knappast kan uppfattas som kvantitativt betydelsefull (s. 201, 206).

[41b] Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 200 f. Tiberg framhåller (s. 200, 209) att inteckning i fartyg under byggnad är möjlig sedan mätdäcket lagts.

[41c] Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 32, 36, 208.

[41d] Se härom närmare diskussionen hos Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 208 ff.

de kreditmedel.[41e] För att förstå vidden av denna fara är det nödvändigt att närmare presentera de krav som är utrustade med sjöpanträtt samt lämna en redogörelse för denna säkerhetsrätts begrepp och funktion.

2. *Sjöpanträtterna i gällande svensk rätt*

a. *Begrepp och funktion*

Reglerna om sjöpanträtt återfinns i sjölagens elfte kapitel. De bygger på 1926 års konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek, vilken undertecknades av Sverige år 1927. Lagstiftning i ämnet tillkom redan år 1928, varvid konventionens huvudsakliga innehåll inarbetades i sjölagen, men de nya reglerna trädde i kraft först år 1939.

Sverige har emellertid den 1 mars 1965 sagt upp 1926 års konvention i samband med att arbetet på ett slutligt utkast till en ny sjöpanträttskonvention började ta form. Det antas att denna uppsägning främst dikterats av en önskan att undvika möjliga svårigheter i att åstadkomma en koordinering av 1957 års ansvarsbegränsningskonvention, vilken ratificerades av Sverige den 4 juni 1964, och 1926 års konvention, men det kan icke uteslutas, att också den omständigheten att den äldre konventionen icke erhållit det internationella erkännande som man hoppats på utgjort ett bidragande skäl härtill.[41f] Uppsägningen medför emellertid endast att det icke längre föreligger någon legal förpliktelse att använda den äldre konventionens regler gentemot annan konventionsstat. På grund av reglernas inarbetande i sjölagen är de däremot alltjämt gällande svensk rätt.

267 § innehåller en uppräkning av de fordringar, som enligt lagen åtnjuter sjöpanträtt. Stadgandet har följande lydelse:

"Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer nedanstående fordringar:

1. rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag; kostnader för lotsning och för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn;

[41e] Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 142 ff., som framhåller att sjöpanträtterna medför påtagliga risker, men som (s. 158) samtidigt hävdar den uppfattningen, att sjöpanträtterna inte kan karakteriseras som någon särskilt svår belastning för inteckningshavarna.

[41f] Jfr CMI New York 1965 s. 282.

2. fordran å hyra och annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren;

3. bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri;

4. ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättning hörande person; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats;

5. fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov; och

6. fordran, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter."

De i 1—5 nämnda sjöpanträtterna återfinns i konventionen, medan sjöpanträtten enligt 6 tillagts den nationella rätten jämlikt bemyndigande i konventionens art. 3 andra stycket. Den sistnämnda sjöpanträtten, som saknar större praktisk betydelse, påverkar på intet sätt den säkerhetsrätt som tillkommer fartygsinteckningen eller de i 1—5 upptagna fordringarna, på grund av att den i prioritetshänseende placerats efter de nämnda fordringarna (269 § 1 st.). När det i fortsättningen talas om sjöpanträtter, avses därmed endast dem, som uppkommer enligt 1—5.

Sjöpanträtten kan göras gällande i fartyg och frakt. Enligt 268 § omfattar sjöpanträtten i fartyg förutom fartygets tillbehör jämväl redarens krav på ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit på fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta samt hans fordran på ersättning för bärgning, som utförts under resan med avdrag för befälhavares och besättnings andel därav. Panträtt i dessa fordringar och i frakten kan enligt 272 § göras gällande så länge beloppet icke betalts eller innehas av befälhavaren eller redarens agent. Av framställningstekniska skäl kommer redogörelsen i fortsättningen endast att ha avseende på sjöpanträtt i fartyg. Denna begränsning kan också motiveras med att panträtt i surrogaten enligt 268 § och i frakten saknar större ekonomisk betydelse och i allmänhet har ett ringa värde för fordringshavarna.[41g] Särskild uppmärksamhet skall däremot här nedan ägnas frågan vad som innefattas under begreppet fartygs tillbehör.

[41g] Se härom närmare Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 89 ff.

Som redan beteckningen sjöpanträtt anger, är fordringsrätten konstruerad som en panträtt i fartyget. Konstruktionen, som är gemensam för de nordiska rättssystemen, får ses mot bakgrunden av de tidigare gällande ansvarsbegränsningsreglerna. Redan 1864 års sjölag genomförde det från tysk rätt hämtade s.k. exekutionssystemet.[42] Enligt detta var redarens ansvar i vissa fall begränsat till fartyg och frakt, utan att det uppkom någon personlig ansvarighet. Systemet innebar sålunda en legal eller faktisk begränsning av exekutionsobjektet. Fordringshavaren, som visserligen för utfående av sin fordran hade att vända sig mot redaren eller befälhavaren, kunde inte få sin betalning ur annan egendom än just fartyg och frakt. Detta förhållande medförde, resonerade man, "såsom en nödvändig kompensation, ett företräde till betalning framför borgenärer, vilka i ena eller andra hänseendet intaga en annan ställning".[43] De på denna grund erkända förmånsrätterna kunde emellertid inte fungera tillfredsställande, om de inte såsom en sakrätt kunde göras gällande också mot tredje man. För att inte göra förmånsrätten illusorisk, vilket kunde inträffa om fartyget försåldes till tredje man, tog man steget fullt ut och erkände rättigheten som en panträtt.[43a] Panträttskonstruktionen kvarstod därefter oförändrad sedan man år 1928 övergav exekutionssystemet och införde redarens personliga ansvar begränsat till värdet av fartyg och frakt. Ej heller de nu gällande begränsningsreglerna, vilka tillkommit med anledning av Sveriges tillträde till 1957 års ansvarsbegränsningskonvention och varigenom sambandet mellan ansvarsbegränsning och sjöpanträtt i det närmaste helt kommit att försvinna, har föranlett ett uppgivande av konstruktionen.

Sjöpanträtten skiljer sig från annan panträtt i lös egendom därigenom, att det icke krävs tradition av pantobjektet för rättighetens uppkomst och icke heller någon annan publiceringsåtgärd, såsom t.ex. införande av fordringen i offentligt register. Den brukar därför vanligen betecknas som en tyst rättighet, varmed man bl.a. velat utsäga, att det endast är redaren-ägaren, som i ett givet ögonblick kan avgöra i vilken utsträckning fartyget är belastat med sjöpanträtter. Utmärkande för

[42] Motiv 1863 s. 82 f., Motiv 1887 s. 14, Ihrfors s. 7 ff., Klaestad, Rederansvaret, s. 25.

[43] Motiv 1887 s. 187.

[43a] Termen sjöpanträtt infördes visserligen i sjölagen först år 1891, se Motiv 1887 s. 187 och Ihrfors s. 20. Det antas emellertid här, att de i 275 § av 1864 års sjölag upptagna förmånsrätterna praktiskt fungerade såsom verkliga panträtter i fartyget; jfr Motiv 1863 s. 111 f.

sjöpanträtten är vidare att den är att hänföra till de legala panträtterna. Detta innebär, att den uppkommer omedelbart på grund av lag, samtidigt med att någon av de i 267 § beskrivna fordringarna uppstår. Parterna kan sålunda icke genom avtal överenskomma om dess uppkomst och inga andra än de i stadgandet upptagna sjöpanträtterna kan uppstå. De i leverantörskontrakt avseende kontinuerlig leverans av förnödenheter till fartyget vanligt förekommande "lien-klausulerna", varigenom medgives uppkomsten av sjöpanträtt för allehanda under kontraktet uppkommande krav, ger ej enligt svensk rätt upphov till någon panträtt, såvida kravet icke är att hänföra till någon av de i 267 § beskrivna fordringarna.[44] I det senare fallet är emellertid att märka, att sjöpanträtt uppkommer på grund av stadgande i lag och icke på grund av parternas avtal därom. En "lien-klausul" har därför endast betydelse som bevis för ett avtal om en säkerhetsrätt parterna emellan, ett avtal som dock icke har större rättsligt skydd än ett vanligt partsavtal.[44a]

En helt annan fråga är i vad mån parterna kan avstå från sjöpanträtten där förutsättningarna för dess uppkomst i och för sig föreligger. Har sjöpanträtt väl uppkommit, torde det icke föreligga något hinder för part att avstå från sin rätt att göra sjöpanträtten gällande. Regeln får på ett undantag när antagas vara densamma med avseende på ännu icke uppkomna sjöpanträtter. I fråga om sjöpanträtt för befälhavares och besättnings lönefordringar har det i doktrinen gjorts gällande, att regeln härom är tvingande rätt, varför den hyresberättigade icke äger att i hyreskontrakt eller på annat sätt avstå från sjöpanträtten för ännu icke förfallna hyresbelopp.[45] Riktigheten av denna uppfattning har bekräftats av ett norskt avgörande, där en befälhavares avstående från sjöpanträtt för icke förfallen hyra förklarades ogiltigt.[46] En motsatt

---

[44] En dylik "lien-klausul" kan ha följande lydelse: (Caltex Oil Bunker Agreement) "Deliveries of Bunker Oil made hereunder are delivered not only on the credit of Buyer but also on credit of vessel receiving delivery of Bunker Oil and it is agreed and Buyer warrants that Seller or supplying company will have and may assert a lien against receiving vessel for the amount of the purchase price of said Bunker Oil."

[44a] Jfr Lund i ND 1949 s. 398, Rygh s. 31 f.

[45] Se Rygh s. 32 och Lund i ND 1949 s. 399. Det i texten sagda torde överensstämma med den i svensk rätt antagna principen att ej medge överlåtelse av icke intjänad lön, jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 136 med noterna 9 och 10, Tiberg, Skuldebrevsrätt, s. 31 f.

[46] ND 1929 s. 201 (NH).

uppfattning skulle också ge utrymme för ett kringgående av de socialrättsliga synpunkter, som bildar den rättspolitiska bakgrunden till införandet av denna sjöpanträtt.

Sjöpanträtten ger sin innehavare förmånsrätt till betalning ur fartyget framför alla andra borgenärer (269 §). Denna regel gäller samtliga innehavare av sjöpanträtter, som upptas i 267 § 1—5. Dessa panthavare kan sålunda söka betalning ur fartyget framför inteckningshavare, handpanthavare, retentionsrättshavare samt varje annan innehavare av i handelsbalkens sjuttonde kapitel upptagen fordran. Sinsemellan har sjöpantberättigade fordringar rätt till betalning i den nummerordning, i vilken de upptas i 267 §, under förutsättning att de uppstått under samma resa. I övrigt gäller, att fordringar som uppstått under en senare resa i allmänhet har företräde framför dem, som härleder sig från en tidigare (269 § 2 st.).

Sjöpanträtterna hör hemma bland sakrätterna och åtnjuter i flera situationer ett fullt utbildat sakrättsligt skydd. De kan sålunda göras gällande mot godtroende förvärvare av fartyget vid frivillig försäljning av detsamma. 270 § 3 st. stadgar härom att fartyget i ny ägares hand fortfarande häftar för de fordringar, som upptas i 267 §.[47] Sjöpanträtterna kommer därför att kvarstå i fartyget även efter en försäljning under konkurs på ordinär auktion eller under hand. Normalt skall emellertid ett fartyg, som ingår i konkursbo, försäljas på exekutiv auktion.[48] En exekutiv försäljning vare sig den sker efter utmätning eller under konkurs medför att sjöpanträtterna i fartyget upphör. Täcknings- och övertagandeprincipen gäller icke, utan fartyget säljes principiellt gravationsfritt.[49] Detsamma gäller då fartyget övergår i annans hand efter inträffad skada varvid fartyget förklarats icke vara iståndsättligt (270 § 2 och 3 st.).

Sjöpanträttshavarna är emellertid skyddade mot redarens utmätnings- och konkursborgenärer såtillvida, att de kan åberopa sig på sin förmånsrätt. Vid exekutiv försäljning av fartyget kan de emellertid icke

[47] Vid försäljning till utlänning blir panträttens bestånd beroende av huruvida man i den utländska lagstiftningen erkänner sjöpanträtt, som tillskapats i ett annat land. Denna fråga kan endast med säkerhet avgöras i fråga om överlåtelse till utlänning, som tillhör konventionsstat. Se närmare om utländska rättssystem Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 182 ff., 192 ff.

[48] 71 § 4 st. konkurslagen. En utförlig redogörelse för fartygsexekution lämnas av Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 262 ff.

[49] Welamson s. 110.

förbehålla sin rätt om full betalning icke erbjuds, utan endast göra gällande sin förmånsrätt i köpeskillingen.[50] Prövningen av förmånsrättsyrkande kan ske endast vid utmätning av fartyget eller vid fartygsägarens konkurs och i rättegång i samband därmed, däremot ej i särskild rättegång mellan fordringshavaren och redaren. Frågan om panträttens bestånd kan däremot bli föremål för domstols behandling som en fristående fråga, utan att övriga borgenärer behöver indras i tvisten.[51]

Förutom att sjöpanträtten upphör vid exekutiv försäljning av fartyget efter utmätning eller under konkurs, utslocknar den, när fartyget går förlorat. I detta senare fall har borgenären ofta icke ens någon möjlighet att göra kravet gällande mot gäldenären personligen till följd av reglerna om ansvarsbegränsning.

Sjöpanträtten kan också gå förlorad genom preskription. Preskriptionsreglerna föreskriver jämförelsevis korta frister i syfte att undvika en större anhopning av sjöpantberättigade krav, vilka kunde skada fartygets värde som inteckningsobjekt. Den kortaste fristen — sex månader från fordringens tillkomst — gäller för leverantörers fordringar för levererade varor enligt 267 § 5. (283 § 4). Preskriptionsavbrott sker genom anhängiggörande av talan. Härmed avses i första hand stämning eller lagsökning samt enligt uttryckligt stadgande det förhållandet, att fordringen kommit under dispaschörs behandling (283 § 3 st.). Enligt uttalande av lagrådet kan också bevakning i konkurs eller hänskjutande under skiljedom verka preskriptionsavbrytande i de fall där talan kan eller måste ske i denna ordning.[52] Däremot torde för ett preskriptionsavbrott icke vara tillfyllest att borgenären ansöker om betalningsföreläggande, emedan en prövning av panträtten aldrig kan komma till stånd i denna ordning.

b. *Tillbehör till fartyg*

Innebörden av att ett föremål har karaktär av tillbehör kan sägas vara, att det i princip delar huvudsakens rättsliga öden.[53] Tillsammans bildar huvudsak och tillbehör ett enhetligt objekt, så att en försäljning eller pantsättning av huvudsaken anses inbegripa även dennas tillbehör, så-

[50] 71 § utsökningslagen.

[51] Jfr t.ex. NJA 1912 s. 438, 1914 s. 460.

[52] NJA II 1936 s. 345.

[53] Undén, Sakrätt I, s. 17, Brækhus-Hærem s. 8 f.

vida icke annat avtalats eller följer av särskilda bestämmelser.[54] I vissa fall har man ansett det lämpligt, att låta denna princip komma till uttryck i positiva bestämmelser. Sålunda framgår direkt av lagen, att sjöpanträtt och panträtt på grund av inteckning i fartyg omfattar förutom fartyget jämväl dettas tillbehör.[55] En liknande bestämmelse återfinns i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg beträffande panträtt på grund av inteckning i sådant fartyg. Panträtten omfattar enligt 14 § förutom flygkroppen även motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör som anbragts i fartyget.[56] När inteckningsförordningen i sin 1 § anger den fasta egendomen såsom föremål för panträtt på grund av inteckning i sådan egendom, innebär detta, att panträtten till följd av bestämmelserna i lagen om vad som är fast egendom omfattar icke bara den intecknade fastigheten utan också dennas tillbehör.

Den gemensamma bakgrunden till dessa bestämmelser utgörs av lagstiftningens regler om uppkomsten av hypotekariska rättigheter i här avsedd egendom. När man vid pantsättning av lös egendom uppger kravet på tradition, förlorar man samtidigt säkra hållpunkter för en precisering av objektet för den upplåtna rättigheten. I syfte att motverka att det uppstår ovisshet om vad som utgör föremål för en så uppkommen rättighet, har man valt att införa positiva bestämmelser härom.[57] En dylik bestämmelse tjänar icke uteslutande rättighetsinnehavarens intresse, utan verkar befrämjande för rättssäkerheten och därmed förhållandet till tredje man.

I motsats till vad som är fallet ifråga om fast egendom, har tillbehörsbegreppet vid lös egendom i allmänhet ringa betydelse. Detta sam-

---

[54] Kruse s. 1405 f., Almén-Eklund, Om köp, § 18 vid not 1, Brækhus-Hærem s. 9.

[55] 268 § sjölagen och 13 § lagen om inteckning i fartyg. Se NJA II 1936 s. 230. Jfr Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 70 som framhåller att konventionen saknar liknande bestämmelse, varför internationell likformighet icke kan beräknas.

[56] 14 § 2 st. stadgar: "Panträtten omfattar förutom flygkroppen jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, vare sig de äro anbragta i luftfartyget eller tillfälligt skilda därifrån." Enligt 4 § lag om inskrivning av rätt till luftfartyg kan, om fartygets ägare medgiver det, inteckning beviljas att gälla jämväl i lager av reservdelar, som tillhör fartygsägaren. Till reservdelar räknas enligt specifikation i tredje stycket "föremål avsedda att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån, såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument jämte delar därav".

manhänger med, att olägenheterna av en självständig sakrätt till ett tillbehör här är väsentligt mindre samt att traditionskravets principiella upprätthållande vid överlåtelse eller pantsättning av lös egendom utgör ett tillräckligt skydd för tredje man. Man saknar också i svensk rätt några allmänna föreskrifter om vad som utgör tillbehör till lös egendom.[58]

Möjligheten att vinna inteckning i fartyg och sjölagens regler om uppkomsten av sjöpanträtt för vissa krav ger emellertid, liksom vid fast egendom och luftfartyg, behov av en fastare avgränsning av tillbehörsbegreppet. Detta är nödvändigt för att kunna bestämma panthavarens rätt i avseende på det pantsatta objektet eller för att överhuvud kunna avgränsa olika intressenters rätt vid en exekutiv försäljning av fartyget. Lagstiftaren har dock avstått från att ge någon definition och nöjt sig med att slå fast, att proviant, bränsle och andra för maskinens drift avsedda ämnen icke räknas som tillbehör. I övrigt har man här, liksom ifråga om luftfartyg lämnat åt rättstillämpningen att närmare utforma begreppet. Lämpligheten härav kan knappast ifrågasättas med hänsyn till svårigheten att ge en definition, som dels täcker begreppets innehåll under olika förhållanden, dels ock tar hänsyn till de ofrånkomliga växlingar i detsamma, vilka är förknippade med den fortgående tekniska utvecklingen inom sjöfartsnäringen. Det är också dessa skäl, som föranlett lagstiftaren att avstå från varje försök att definiera begreppet tillbehör till fartyg.[59]

Rättspraxis på området är sparsam och ger liten ledning ifråga om tillbehörskretsens omfattning. I doktrinen förekommer emellertid talrika uttalanden i syfte att precisera någorlunda bestämda gränser. Man har också anledning att beakta tillbehörsreglernas utformning vid fast egendom samt uttalanden med avseende på begreppets omfattning inom lufträtten. Med hänsyn till sjörättens internationella prägel bör inte heller utländska doktrinuttalanden och rättsavgöranden lämnas obeaktade. Visserligen saknar 1926 års konvention bestämmelser om att panträtten omfattar fartygets tillbehör, men principen synes ändå gälla i de

---

[57] Se beträffande sjölagens regel NJA II 1936 s. 230; jfr Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 70.

[58] Jfr Almén-Eklund, Om köp, § 18 vid not 1, Undén, Sakrätt I, s. 61, Rodhe, Obligationsrätt, s. 27.

[59] Se NJA II 1891 s. 137 f. samt lagrådets yttrande i fråga om luftfartyg i NJA II 1955 s. 168 f.

viktigaste utländska rättssystemen.[60] I tysk rätt har man en allmän civilrättslig regel om vad som utgör tillbehör till lös egendom,[61] medan man i fransk och anglo-amerikansk rätt, liksom i nordisk rätt, överlämnat åt rättstillämpningen att avgöra denna fråga.

Det är uppenbart, att långt ifrån alla föremål ombord på ett fartyg kan räknas som tillbehör därtill. Vissa föremål kan avföras från tillbehörskretsen, emedan de på grund av sin övergående användbarhet överhuvudtaget icke lämpar sig som kreditobjekt. Andra åter kan uteslutas på grund av att de har alltför svag anknytning till fartyget. Enligt allmän uppfattning omfattar tillbehörsbegreppet alla föremål ombord vilka anskaffats till stadigvarande bruk för fartyget.[62] Hit räknas t.ex. master, rigg, segel, roder, propellrar, motorer, maskiner, livbåtar, räddningsutrustning, navigeringsinstrument, radioutrustning, telegraf, radar, sjökort, lanternor, signalapparater, flaggor, hytt- och salongsinredning, kabyssinventarier, vinschar, bommar, ankare med kätting, trossar och presenningar.

Genom villkoret att föremålet skall ha anskaffats till stadigvarande bruk, undantas vad som tillförts fartyget för ett tillfälligt ändamål, exempelvis att tillgodose viss passagerares bekvämlighetsbehov eller visst lastpartis speciella behov av skyddsanordningar. Härigenom utesluts också föremål, som är avsedda att förbrukas under fartygets resa, s.k. förbrukningsartiklar. Hit hör, förutom i lagen nämnda proviant och drivmedel, t.ex. målarfärg, smörjolja och innehållet i medicinförrådet.[63]

Det uppställda villkoret att föremålet skall tjäna till bruk för fartyget kan icke anses uppfyllt därigenom, att det är avsett att användas på fartyget. Om så vore fallet, skulle man få ett alltför vidsträckt tillbehörsbegrepp. Det krävs ytterligare, att det föreligger ett ändamålsbe-

---

[60] Se Abraham, Die Schiffshypothek, s. 148 ff., Schaps-Abraham I s. 491 ff.

[61] § 97 BGB.

[62] Klæstad, Rederansvaret, s. 157 ff., Platou s. 54 ff., Knoph s. 29 ff., Grundtvig II s. 11, Bentzon s. 21 f., Rygh s. 42 ff. Jfr beträffande tillbehörens uppdelning i inventarier och utrustning som grund för försäkringsavgöranden Hasselrot, Frakt och utrustning, s. 78 ff. Se beträffande tillbehörsbegreppet i *tysk rätt* Abraham, Die Schiffshypothek, s. 148 ff., Schaps-Abraham II § 478 med Anm., Schlegelberger-Liesecke § 478 med Anm., Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 39, i *fransk rätt* Chauveau s. 113 f., 137, Wahl s. 20 f., Lyon-Caen V s. 95 ff., Abraham, Die Schiffshypothek, s. 150 ff., samt i *anglo-amerikansk rätt* Abraham, Die Schiffshypothek, s. 152 ff.

[63] Jfr Rygh s. 45, Hasselrot, Frakt och utrustning, s. 89 f.

tingat samband mellan föremålet och fartyget. Det har härvid gjorts gällande, att sådan ändamålsgemenskap endast finns i den mån föremålet är avsett för fartygets behov, dvs. är bestämt för varaktigt bruk för fartyget under vanlig sjöfart.[64] Tillbehörskretsen omfattar enligt denna uppfattning inte bara vad som erfordras för att fartyget skall vara i sjövärdigt skick, utan även vad som normalt behövs för att detta mera allmängiltigt sett skall vara i driftmässigt skick för sitt ändamål. Den tanke, som ligger bakom denna gränsdragning, har kommit till uttryck i ett norskt rättsfall från 1914.[65] Højesterett anförde där, att "naar sjöfartlovens § 268 som gjenstand för sjöpanteret nævner föruten skib ogsaa 'skibets tilbehör' antas der alene at sigtes til saadanne lösöregjenstande, som er bestemt til varigt bruk for skibet under sjöfart d.v.s. under dets anvendelse til transport av varer eller personer, derimot ikke gjenstande, som skibet medförer eller pleier at medföre særskilt till bruk ved bergningsvirksomhet, fangstvirksomhet, bearbeidelse av fangsten eller anden fra skibsfart forskjellig virksomhet, som foregaar paa havet eller paa noget andet sted, hvortil der kræves reise med skib". Som en konsekvens härav ansågs fiskeredskap icke utgöra tillbehör. Det kan emellertid ifrågasättas, om en sådan begränsning av tillbehörsbegreppet bör upprätthållas. Sjölagen eller fartygsinteckningslagen ger inget stöd för uppfattningen att med tillbehör endast avses föremål, som är erforderliga för vanlig transportverksamhet. Utvecklingen och den långt drivna specialiseringen i nutidens sjöfart har medfört, att fartygen tillförs ofta mycket värdefull specialutrustning, som icke har med egentlig sjöfart att göra, men som är nödvändig för den särskilda verksamheten ombord. Det mest naturliga är att betrakta även dessa föremål som tillbehör till fartyg och tillåta dem att tillsammans med detta tjäna fartygskrediten.[66] Liknande synpunkter har gjorts

---

[64] Se uttalanden av ledamöter av HD vid granskningen av 1887 års sjölagsförslag NJA II 1891 s. 137 f., Norska motiv s. 344, Bentzon s. 21 f., Arnholm, Panteretten, s. 118; jfr beträffande tillbehör till luftfartyg lagrådets uttalande i NJA II 1955 s. 168 f.

[65] ND 1914 s. 321 (NH).

[66] Klæstad, Rederansvaret, s. 157 f., Knoph s. 30 f., Platou s. 56, Rygh s. 45 f., Thorbjørnsen s. 138. Jfr NRt 1926 s. 709 (NH) där lösa späcktankar, som visserligen användes ombord på sälfångstfartyg och var anpassade till fartygets lastrum, men som lastades in då fartyget gav sig ut på fångst och lossades tillsammans med fångsten, betraktades som fartygets inventarier. Knoph s. 30 f. menar emellertid att denna dom icke nödvändigtvis rubbar den i ND 1914 s.

gällande vid fastställandet av tillbehörsbegreppet i den nya lagen om vad som är fast egendom. Till fastigheter, som helt eller delvis inrättats för industriell verksamhet, hör, utöver vad som utgör omedelbara tillbehör till fastighet i allmänhet och byggnadstillbehör, maskiner och annan utrustning som tillförts fastigheten för att användas i verksamheten.[67] Undantag har dock gjorts för lättrörlig egendom med svag anknytning till en bestämd fastighet såsom fordon, kontorsutrustning och handverktyg. Tanken har varit, att inom fastighetspanträttens ram sammanhålla vad som utgör en organisk enhet, nämligen de anläggningstillgångar som samverkar till produktionsresultatet.

Frågan vad som utgör tillbehör till fartyg bör sålunda avgöras med hänsyn tagen till ändamålet med det enskilda fartygets verksamhet. Är ett fartyg inrättat för att befordra passagerare, kommer den utrustning, som kan anses typisk för ett passagerarfartyg och som därför normalt kommer till användning på ett sådant, att räknas som fartygstillbehör.[68] På samma sätt bör ett lastfartyg bedömas, vare sig det är avsett att föra speciallast, såsom exempelvis kylfartyg, eller det för vanligt styckegods.[69] I den mån fartyget har en mer speciell funktion, såsom fiskefartyg, bärgningsfartyg, bogserare, mätningsfartyg, kabelfartyg eller dykningsfartyg, kommer också de för dessa särskilda ändamål anskaffade inventarierna och utrustningsföremålen att betraktas som tillbehör. Till ett fiskefartyg hör sålunda som tillbehör alla fångstredskap samt vad som normalt behövs för att bereda fångsten ombord och transportera densamma. Till ett bärgningsfartyg hör de redskap, som erfordras för att fartyget skall kunna fullgöra sin funktion som sådant osv.[70]

---

321 antagna principen, eftersom det framhölls i domskälen att späcktankarna tjänade som hjälpmedel under ordinär sjötransport, nämligen transporten av späcket från fångstplatsen och hem; jfr Arnholm, Panteretten, s. 118.

67 4 § lagen 1966 om vad som är fast egendom.

68 Hit hör t.ex. porslin, bestick, linne, filtar och kuddar till bruk för passagerarna, vidare piano i sällskapsutrymmen och bänkar i biografsalong. Jfr Hasselrot, Frakt och utrustning, s. 88 f., Thorbjørnsen s. 139. Se däremot departementschefens uttalande beträffande tillbehör till luftfartyg NJA II 1955 s. 168.

69 Hit hör t.ex. kylmaskineri samt stuvnings- och garneringsmaterial som fanns ombord, fästanordningar för bilar och containers etc. Se Hasselrot, Frakt och utrustning, s. 84 ff.; jfr beträffande tysk rätt Schaps-Abraham II § 478 Anm. 4, Abraham, Die Schiffshypothek, s. 150.

70 Klæstad, Rederansvaret, s. 158, Knoph s. 30 f., Platou s. 56, Rygh s. 45 f., Harbek i TfR 1954 s. 202 f.; jfr beträffande tillbehör till luftfartyg Lødrup, Luftrett, s. 69 f. Motsatt uppfattning däremot Bentzon s. 21 f., Arnholm, Pante-

Förutom kravet på ändamålsgemenskap erfordras ett visst lokalt samband mellan föremålet och fartyget. Det är icke tillräckligt att föremålet anskaffats av fartygets ägare, utan det krävs därjämte att det förts ombord på fartyget eller i varje fall förts fram så långt, att ett ombordtagande är omedelbart förestående.[71] Hur fast förbindelsen med fartyget skall vara får avgöras från fall till fall med hänsyn till föremålets karaktär och ändamålsbestämning. Det avgörande är inte om föremålet är fast förenat med fartyget eller ej. Som allmän princip gäller, att föremålet bör ha erhållit det samband med fartyget, som motsvarar dess ändamålsgemenskap med fartyget. Att föremålet tillfälligt skiljs från fartyget, t.ex. för att repareras, förändrar icke dess tillbehörsgemenskap.[72] Det är däremot viktigt, att det har varaktig anknytning till ett bestämt fartyg. Föremål som användes på än det ena än det andra fartyget kommer därför på grund av sin svaga anknytning till ett bestämt fartyg att vara undantagna från tillbehörskretsen. I 1914 års rättsfall, som gällde frågan huruvida fiskeredskap kunde pantsättas tillsammans med fartyg, åberopade domstolen som tilläggsskäl för att utesluta redskapen från tillbehören det förhållandet, att de användes omväxlande på olika fartyg.[73] Detta skäl torde också ofta kunna anföras för att undanta *containers* från tillbehörskretsen. Det avgörande skälet för att inte räkna en container som tillbehör synes emellertid vara, att dess användningsområde icke är begränsat till fartygstransport och att därför sambandet med fartyg ej är tillräckligt starkt.[74]

---

retten, s. 118 och beträffande fiskeredskap Harbek i TfR 1954 s. 203. I engelsk rätt anses fiskeredskap såsom tillbehör, se t.ex. The "Marbel Vera" and the "Humorous" [1933] 45 Ll. L. Rep. 51, Chorley-Giles s. 27 not 1, Abraham, Die Schiffshypothek, s. 153 vid not 56. Förhållandet är detsamma i tysk rätt, se t.ex. Schaps-Abraham II § 478 Anm. 4, Schlegelberger-Liesecke § 478 Anm. 3, Abraham, Die Schiffshypothek, s. 149, medan frågan är omstridd i fransk rätt, se t.ex. Carrus s. 34 not 2, Chauveau s. 114, Ripert II s. 38 not 3, Abraham, Die Schiffshypothek, s. 150 not 28. Se beträffande fiskeredskap i haveri- och försäkringsrättslig bemärkelse Hasselrot, Frakt och utrustning, s. 87.

[71] Se uttalande av ledamöter i HD i NJA II 1891 s. 138, Platou s. 57, Schaps-Abraham II § 478 Anm. 5.

[72] Rygh s. 48, Platou s. 57, Harbek i TfR 1954 s. 205 f.; jfr Schlegelberger-Liesecke § 478 Anm. 1, Schaps-Abraham II § 478 Anm. 5.

[73] Jfr Rygh s. 45 f.

[74] Jfr Gorton i Ekonomiskt forum 1965 s. 56 f. samt Kungl. Sjöfartsstyrelsens (gen. G. Lindencrona) den 16 juni 1967, Dnr 930:2, till Riksskattenämnden

Tillbehörsbegreppet kan sålunda komma att omfatta såväl vad som behövs på varje fartyg för själva sjöfarten, som föremål vilka med hänsyn till ändamålet med fartygets verksamhet endast finner användning på vissa fartyg. Det avgörande för om ett föremål skall anses som tillbehör kommer att vara den mer eller mindre fasta förbindelsen med fartyget samt sedvanan och den allmänna uppfattningen i sjöfartskretsar. Tillbehörsegenskapen följer sålunda av ett objektivt ändamålssamband mellan föremålet och fartyget och icke av det syfte, som fartygets ägare kan ha haft vid anskaffningen. Utrustning av mer ovanligt slag kan normalt icke utgöra tillbehör. Man får dock ej bortse ifrån att utvecklingen kan komma att påverka dessa överväganden. Föremål, som idag ter sig alltför speciella för att inräknas bland tillbehören, kan i framtiden komma att betraktas som så naturliga detaljer, att det då är felaktigt att icke räkna dem dit.[75]

Regeln om panträttens omfattning får stor betydelse för panthavarens säkerhet. Det ligger naturligtvis i hans intresse, att den ekonomiska enhet, som fartyg och tillbehör utgör, icke bryts sönder. Till-

avgivna utlåtande huruvida containers, som inköpts av rederi enligt gällande lagstiftning inom sjörätten kan anses utgöra tillbehör till fartyg. Sjöfartsstyrelsen uttalade att "containern i allmänhet är ett transportredskap. Endast i undantagsfall är containerns användning sådan att det kan ifrågasättas att beteckna den som tillbehör till visst fartyg. Härför måste nämligen krävas, att den är avsedd att uteslutande användas för befordran med ett och samma fartyg — ej med alla ett rederis fartyg — och att den uteslutande nyttjas för lastning och lossning av fartyg...". Den av sjöfartsstyrelsen hävdade uppfattningen senterades icke av Prövningsnämnden i ett skattemål, där det anfördes att sjöcontainers, som ägs av rederi och företrädesvis användes i utländsk trafik, anses utgöra fartygstillbehör (och därför icke är skattepliktiga). Uttalandet har också föranlett kritiska anmärkningar i Svensk Sjöfarts Tidning 35/1967 s. 1766, där det bl.a. anförs att det knappast kan vara logiskt att ställa "ensambruk" som ett krav för att just containers skall anses som fartygstillbehör.
Häremot kan invändas, att samma skäl som medfört uteslutande av fordon från industritillbehörskretsen i 4 § lagen 1966 om vad som är fast egendom (departementschefen i K. Prop. 24/1966 s. 73 f.) talar för att icke räkna containers såsom fartygstillbehör. Containerfartygens flexibilitet medför också att de lätt kan förändras och bli lämpliga för andra ändamål, ett förhållande som talar emot att behandla containers som tillbehör, jfr lagberedningens uttalande om byggnadstillbehör i K. Prop. 24/1966 s. 15. Det kan anmärkas att rederinäringen numera enligt lagen 1966 om företagsinteckning kan utnyttja containers som kreditunderlag inom ramen för företagsinteckning.

[75] Jfr departementschefens uttalande om byggnadstillbehör i K. Prop. 24/1966 s. 62.

behörsegenskapen innebär visserligen, att en särskild sakrätt icke får göras gällande enbart i tillbehöret, men det finns inget som hindrar att tillbehöret skiljs från fartyget och därmed erhåller rättslig självständighet. Fartygsägaren kan alltså särskilt försälja eller pantsätta delar av eller tillbehör till fartyget. Genom avskiljandet förlorar föremålet sin tillbehörsegenskap och avtalet om försäljning eller pantsättning blir giltigt i förhållande till tredje man.

Det är emellertid icke bara panthavaren, som har en önskan att bevara vad som betraktas som en ekonomisk enhet. Det finns också ett allmänt intresse att förhindra splittring av denna i syfte att stärka realkrediten och undvika värdeförstöring. Ett utslag härav finner man i 66 § utsökningslagen. Detta stadgande innehåller förbud mot särskild exekution i fartygs tillbehör. Det innebär, att vad som utgör tillbehör till fartyg icke får tas i mät annat än genom utmätning av fartyget. Regeln omfattar, förutom sjögående fartyg, även luftfartyg och en liknande regel gäller i fråga om tillbehör till fast egendom. Stadgandet anses ge uttryck för en allmän princip, att föremål, som utgör en enhet i ekonomiskt hänseende, skall utmätas gemensamt.[76] Regeln bör alltså tillämpas även då annat lösöre än fartyg och luftfartyg skall utmätas.

Regeln om panträttens omfattning utgår tydligen ifrån förutsättningen, att äganderätten till fartyg och tillbehör är förenad på en och samma hand.[77] Så är emellertid ingalunda alltid fallet. Föremål, som objektivt utgör tillbehör till fartyget, kan ha tillförts detta av en befraktare eller kan ha anskaffats av fartygsägaren på avbetalning med äganderättsförbehåll för säljaren. Föremålet kan vidare vara förhyrt av fartygsägaren. I alla dessa fall är det någon annan än fartygsägaren, som har äganderätten till föremålen och frågan uppkommer, huruvida denna äganderätt kan göras gällande gentemot sjöpanträtts- och inteckningshavare.[77a]

---

[76] Se Hassler s. 152, Schmidt, Om ägareförbehåll, s. 190 f., Olivecrona s. 109 f.

[77] Se Rygh s. 46, Jantzen, Rederansvar, s. 142; jfr beträffande tillbehörsreglerna i fastighetsrätten departementschefens uttalande i K. Prop. 24/1966 s. 75 samt i fråga om motsvarande regler i lufträtten lagrådets uttalande i NJA II 1955 s. 169 f.

[77a] Det förutsätts här att denna fråga skall besvaras på samma sätt vare sig det gäller sjöpanthavare eller inteckningshavare. Jfr Rygh s. 47, Jantzen, Rederansvar, s. 142 f. Enligt tysk rätt lämnas olika lösningar allteftersom det är fråga om inteckningshavare eller sjöpanthavare. I förra fallet omfattar inteckningen icke tillbehör, som icke äges av fartygsägaren, medan sjöpanträtten kan göras

Varken sjölagen eller fartygsinteckningslagen innehåller några bestämmelser, som reglerar dessa förhållanden. Att panthavare i princip icke skall kunna göra sin panträtt gällande i annan egendom än sådan, som innehas av fartygsägaren med äganderätt, synes självklart.[78] Det regelmässigt uppställda traditionsrekvisitet vid förvärv av lös egendom torde förhindra uppkomsten av ett sådant förvärv genom hypotekariska rättigheter.[79] Läget är emellertid ett annat i fråga om föremål, som har ett sådant samband med fartyget, att de objektivt utgör tillbehör till detsamma. Tillbehörsegenskapen innebär ju att föremålet mer eller mindre förlorar sin rättsliga självständighet och behandlas som en enhet tillsammans med fartyget. Sammanhållandet av denna ekonomiska enhet har stor betydelse. Det kan därför vara tveksamt om den särskilda äganderätten till dylika föremål kan hävdas gentemot fartygsägarens borgenärer.

Inom fastighetsrätten har problemet fått en positivrättslig lösning. Föremål, som tillförts fastigheten av någon annan än fastighetsägaren, t.ex. en nyttjanderättshavare, räknas icke som tillbehör och utgör därmed inte fast egendom. Detsamma gäller i fråga om industriell utrustning, som fastighetsägaren själv tillför fastigheten, fastän den tillhör annan, exempelvis på grund av äganderättsförbehåll eller uthyrningskontrakt. Motsättningsvis gäller, att andra föremål än industriinventarier, som fastighetsägaren införlivar med fastigheten, i förekommande fall blir fast egendom utan hinder av uppställda äganderättsförbehåll eller ingångna hyresavtal. Inom lufträtten har motsvarande problem lösts i lagen endast med avseende på verkan av äganderättsförbehåll till föremål som objektivt utgör tillbehör till luftfartyg. Sådana förbehåll skall icke kunna göras gällande mot inteckningshavaren.[80] Lagrådet

---

gällande i fartygstillbehör, som icke tillhör denne, se Schlegelberger-Liesecke § 755 Anm. 2, Schaps-Abraham II § 755 Anm. 7. Jfr beträffande anglo-amerikansk och romansk rätt Abraham, Die Schiffshypothek, s. 153 och 151.

[78] Jfr t.ex. 4 § lagen 1966 om företagsinteckning, där objektet för panträtten utgöres av industriidkaren *tillhörig* egendom samt de i samband med denna lags tillkomst upphävda lagarna om förlagsinteckning och inteckning i jordbruksinventarier, se SOU 1965:14 s. 73 not 5.

[79] Benckert, Om exstinktiva förvärv II, s. 212 not 114, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 50 f., SOU 1965:14 s. 77, 84 f.

[80] 14 § 3 st. lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Samma princip anses gälla utan uttryckligt stadgande i förhållande till luftpanträttshavare, se departementschefens uttalande i K. Prop. 13/1954 s. 108, 123 f.

yttrade i anslutning till detta stadgande, att regeln om panträttens omfattning icke vore undantagslös samt att det kunde vara motiverat med en motsatt lösning i vissa fall, då äganderätten till föremålet tillkom en nyttjanderättshavare eller en legogivare.[81]

Inom sjörätten, där problemet som sagts lämnats olöst av lagstiftaren, har praxis i ett flertal fall underkänt äganderättsförbehåll till motorer, som infogats i fartyg.[82] Vid sidan om det säkerligen dominerande intresset att skydda realkrediten, synes önskemålet att undvika värdeförstöring ha spelat en betydande roll.[83] Det torde icke vara helt lätt att fastställa räckvidden av dessa avgöranden. Tydligt är, att det saknar betydelse, om föremålet är fast infogat i fartyget eller om det utan svårighet kan avskiljas. En värdeförstörelse kan i och för sig alltid inträda genom en upplösning av sambandet.[84] Lika tydligt är att gränsdragningen, när det gäller att fastställa i vilka fall äganderättsförbehåll skall underkännas, icke kan sammanfalla med tillbehörsgränsen. Därtill är tillbehörskretsen, sådan den angivits härovan, alltför vid. De aktuella domstolsavgörandena avsåg motorer, vilka är nödvändiga tillbehör för

[81] Se NJA II 1955 s. 169.

[82] Se NJA 1934 s. 234, 1935 s. 416, 1942 s. 195. Motsatt ståndpunkt intogs i ett äldre hovrättsfall, referat i SvJT 1925 rf s. 58. Se Schmidt, Om ägareförbehåll, s. 187 f., Grönfors i TfR 1959 s. 61 f., Hellner, Köprätt, s. 184 f., Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 63. Till liknande resultat har man kommit i norsk och dansk rättspraxis, se Schmidt, Om ägareförbehåll, s. 189 f. samt närmare om äganderättsförbehåll till inventarier och tillbehör till fartyg, Eriksrud i AfS Bd 2 s. 491 ff., Harbek i TfR 1954 s. 200 ff. Den norska skipsregisterloven § 20 2 st. stadgar, att motor, ångmaskin och annat maskineri som är installerat i fartyg skall omfattas av säkerhetsrätter i fartyget oavsett om de nämnda föremålen tillhör fartygets ägare samt vidare att panträtt eller annan särskild sakrätt icke kan stiftas särskilt i sådana inventarier, se Eriksrud i AfS Bd 2 s. 498, Rygh s. 47, Harbek i TfR 1954 s. 206. Den danska skibsregisterloven nr 93 av den 29 mars 1957 § 48 uttalar, att en registrerad rättighet i ett fartyg skall, när inget annat avtalats, omfatta också maskiner, pannor, motorer, radioutrustning, ekolod, fiskeredskap, instrument och andra tillbehör som anskaffats på ägarens bekostnad och är avsedda att anbringas i fartyget, även om de tillfälligtvis är skilda från fartyget. Av samma stadgande framgår vidare att särskilda rättigheter icke kan stiftas eller förbehållas beträffande ett fartygs beståndsdelar eller nämnda tillbehör med undantag för fiskeredskap. Se härom Eriksrud i AfS Bd 2 s. 502, Karnov's lovsamling II s. 2254.

[83] SOU 1965:14 s. 72, Schmidt, Om ägareförbehåll, s. 187 f., 191, Agell i SvJT 1965 s. 233 f., Karlgren i SvJT 1944 s. 401 f., 409; jfr NJA 1960 s. 9 (ägareförbehåll till bildäck) där samma princip kom till användning.

[84] Jfr Schmidt, Om ägareförbehåll, s. 191.

att ett fartyg skall anses vara i driftsmässigt skick. Det är tveksamt, om domstolarna som en följd härav skulle underkänna äganderättsförbehåll även beträffande andra föremål, som visserligen är nödvändiga för fartyget, men som inte i samma grad som motorer har betydelse för fartygets värde.[85] Övervägande skäl synes emellertid tala för att domstolarna bör söka en lösning som sammanfaller med den i fastighets- och lufträtten valda.[85a] Äganderättsförbehåll bör följaktligen frånkännas verkan såvitt avser föremål, som fartygsägaren införlivar med sitt fartyg på sådant sätt att de framstår som typiska tillbehör till detta. Härmed avses alla föremål, som är nödvändiga för att ett fartyg skall anses vara i driftsmässigt skick. För en sådan lösning talar sakliga skäl. Ett avskiljande av så viktiga föremål innebär allvarliga faror för fartygskrediten och blir till särskilt stort förfång för en kreditgivare, som fått inteckning i fartyget sedan föremålen införlivats därmed. Vad gäller andra föremål, som tillförs fartyg, torde däremot inte skälen att frånkänna äganderättsförbehåll verkan vara tillnärmelsevis lika starka. Sådana föremål bör inte heller tillerkännas egenskap av fartygstillbehör, om de tillhör annan än fartygsägaren.

Beträffande förhyrda föremål, som tillförts fartyget av fartygsägaren och i dennes intresse, är rättsläget betydligt mer komplicerat. I princip torde här delvis samma synpunkter göra sig gällande som i fråga om äganderättsförbehåll. Det kan emellertid ifrågasättas om det är rimligt, att en legogivare icke skall kunna göra gällande sin äganderätt gentemot panthavare, när exempelvis ett föremål tillfälligt utlånats av honom för användning på fartyget och tillförts detta.[86] Det torde också vara klart, att radiotelefon- och radiotelegrafanläggningar samt deccaanläggningar, vilka endast förhyrs av fartygsägaren men som installeras och

[85] Jfr dock NJA 1960 s. 9, Just.rådet Karlgrens votum (s. 11 ff.).

[85a] Jfr Schmidt, Om ägareförbehåll, s. 191, Undén, Sakrätt I, s. 105 f., Grönfors i TfR 1959 s. 62. Just.rådet Karlgrens votum i NJA 1960 s. 9 samt mera oreserverat Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 63 f.

[86] Jfr lagrådets uttalande i NJA II 1955 s. 169, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 64 ff. Här kan anmärkas de svårigheter som uppkommer då olika flygbolag till varandra utlånar renoverade motorer eller, kanske genom samverkan med en motorfabrikant, poolar ett antal flygmotorer för gemensamt bruk, se Grönfors i TfR 1959 s. 63, Guldimann s. 59 ff. Överhuvudtaget föreligger icke alltid den tänkta samhörigheten mellan huvudsak och tillbehör när det gäller flygmotorer, högvarviga motorer i de s.k. mångmaskinbåtarna, specialkranar eller särskilda arbetsbåtar för lastning av lossat timmer, jfr Grönfors i TfR 1959 s. 63, samt ledarcartikel i Svensk Sjöfarts Tidning 35/1967 s. 1766.

underhålles av dess ägare, icke omfattas av panträtten.[87] I regel är det dock fråga om förhyrning av mindre värdefulla föremål och förekomsten av sådana föremål torde icke påverka kreditgivningen. Avsaknaden av tillbehörsegenskap i dessa fall synes inte behöva föranleda några allvarliga risker för fartygskrediten eller i övrigt vålla några olägenheter av betydelse.

Dessa överväganden gör sig gällande med än större styrka i fråga om föremål som tillförts fartyget av någon annan än fartygsägaren. En befraktare, som införlivat ett honom tillhörigt föremål som objektivt har tillbehörsegenskap med fartyget, bör sålunda kunna hävda sin äganderätt gentemot sjöpanträtts- och inteckningshavare.[88]

3. *Avgränsning av ämnet*

Sjölagens 267 § 5. har följande lydelse.

Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer nedanstående fordringar:

5. fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov.

Den i detta lagrum beskrivna sjöpanträtten kommer att utgöra huvudföremålet för den följande framställningen. Stadgandet anger att en sådan rättighet i vissa fall uppkommer till säkerhet för fordringar, som grundar sig på befälhavarens avtal. Ett fartygs befälhavare är enligt 64 § 1 st. sjölagen behörig att företa rättshandlingar, som avser fartygets bevarande eller resans utförande. Han har sålunda vad man kallar en ställningsfullmakt eller en legal fullmakt att inom de i stadgandet uppdragna gränserna handla för redarens räkning och med bindande verkan för honom. I denna fullmakt ingår också enligt 64 § 2 st. behörighet att uppta lån eller att sälja av redarens gods eller i nödfall av lasten för att anskaffa medel, som är erforderliga för de ändamål som avses i

[87] Se Harbek i TfR 1954 s. 207 f., Eriksrud i AfS Bd 2 s. 498 ff., Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 64 ff. samt beträffande Deccanavigator, Karnov's lovsamling II s. 2254 not 78. Förutsättningen synes vara att det är fråga om ett reellt hyresförhållande och icke ett kamouflerat ägareförbehåll. Jfr Hasselrot, Frakt och utrustning, s. 82 beträffande radiotelegrafinstallationers särställning.

[88] Se Rygh s. 46, Jantzen, Rederansvar, s. 142.

stadgandets första stycke. Alla de olika rättshandlingar, som en befälhavare med stöd av sin ställningsfullmakt äger rätt att företa, brukar sammanfattas under benämningen befälhavareavtal. Det är emellertid inte alla sådana avtal, som ger upphov till sjöpanträtt utan endast de, som slutits utom hemorten i syfte att tillgodose vad som krävs för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Härunder kan falla exempelvis avtal om reparation av fartyget eller avtal om anskaffande av proviant och bunkers till detsamma.

Det har redan påtalats, att sjöpanträtterna innebär ett osäkerhetsmoment för den fasta fartygskrediten. De är icke föremål för någon som helst publicitet och kan därför uppkomma utan fartygsinteckningshavarens vetskap eller utan att han kan förhindra det. De har bättre prioritet än fartygsinteckningen, något som vid en eventuell exekutiv försäljning av fartyget och en därpå följande fördelning av köpeskillingen ofta kan medföra en försämring av inteckningshavarens ställning. En anhopning av sjöpantberättigade fordringar kan då komma att helt undanträngа dennes anspråk på utdelning eller mer eller mindre försämra hans möjligheter att erhålla full betalning för sin fordran. Det är helt naturligt, att detta förhållande uppmärksammades under förarbetena till den nuvarande inteckningslagen och att det då riktades en hel del allvarliga anmärkningar gentemot värdet av fartygsinteckningen som kreditmedel.[89] Man har också fortlöpande arbetat för att åstadkomma en förbättring av inteckningshavarens ställning. 1926 års konvention om fartygsinteckning och sjöpanträtt innebar, förutom att konventionsstaterna förband sig att sinsemellan erkänna frivilligt upplåtna hypotekariska rättigheter i fartyg, en reducering av antalet sjöpanträtter med förmånsrätt framför inteckningen. En ytterligare förstärkning av den fasta krediten kan beräknas följa på grund av den nya konventionen om fartygshypotek och sjöpanträtt, som antogs på den diplomatiska konferensen i Bryssel under våren 1967. I densamma har upptagits regler, som avser att ge inteckningshavare skydd vid frivillig och exekutiv försäljning av det intecknade fartyget och man har vidare avskaffat ytterligare ett antal sjöpanträtter. Den nya konventionen är emellertid ännu ej gällande rätt i någon av de stater, som undertecknat densamma.

Den osäkerhet för inteckningshavaren, som är en följd av att fartyget kan komma att belastas med allehanda sjöpantberättigade krav, gör sig

[89] Handels- och Sjöfartskomitén III s. 14, 19 ff., 23, 26, 29 ff., 36 ff., 59 ff., 64 f.

ej gällande med samma styrka i fråga om alla sjöpanträtter. I vissa fall är risken för att inteckningshavares fordran skall bli lidande på grund av förekomsten av sjöpanträtter mindre, därför att fartygsägaren regelmässigt har en försäkring, som täcker uppkommande fordringar.[90] Detta gäller ifråga om sjöpanträtter för bärgarlön och för fordran på bidrag till gemensamt haveri samt för ersättningar för sammanstötning eller annan sjöolycka, för skador på hamnanläggningar eller på personer eller last som medföljer fartyget. I andra fall åter, representerar de sjöpantberättigade fordringarna alltför blygsamma belopp för att inteckningshavarens ställning nämnvärt skall påverkas. Det gäller här sjöpanträtt för allehanda offentliga avgifter medan övriga i 267 § 1. nämnda kostnader i huvudsak blir täckta enligt exekutionsrättsliga regler.

Vid sidan om den sjöpanträtt, som tillkommer befälhavares och besättnings fordran på lön och andra förmåner, ligger emellertid det största osäkerhetsmomentet i sådana sjöpantberättigade fordringar, som grundar sig på s.k. befälhavareavtal. Denna uppfattning har stöd i en rad olika omständigheter. Sannolikheten för att dylika sjöpanträtter skall uppkomma är stor med hänsyn till att det här är fråga om regelbundet återkommande åtgärder, som syftar till att tillgodose ett mer eller mindre kontinuerligt behov. Redarens försäkring omfattar icke krav som kan komma att riktas mot honom på grund av sådana avtal och det förekommer heller icke att inteckningshavare tecknar försäkring mot möjligheten att härigenom förlora sin säkerhet.[91] Visserligen preskriberas denna sjöpanträtt redan efter sex månader från fordringens uppkomst, men denna tidrymd är ändå inte tillräckligt kort för att förhindra, att det härunder uppkommer sådana fordringar till så stora belopp, att inteckningshavarens ställning i en konkurrenssituation påverkas.

Det kan icke anses nödvändigt att belysa det här sagda med en undersökning av ett antal exekutiva fartygsförsäljningar i syfte att utröna, i vilken utsträckning denna sjöpanträtt i praktiken inverkat menligt på fartygsinteckningshavarnas utdelning. Även om resultatet av en sådan undersökning skulle ge vid handen, att ifrågavarande sjöpanträtter endast i ett fåtal fall haft denna inverkan, kan därav icke dras slutsatsen att farhågorna är överdrivna. För att bevisa motsatsen är det tillräckligt, att man kan peka på ett enda fall i vilket denna sjöpanträtt undanträngt

[90] Se Fogelklou s. 14 ff., Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 127 ff. 159 ff.

[91] Jfr Fogelklou s. 15.

inteckningshavaren och förhindrat denne att erhålla full utdelning. Svårigheten att plocka fram ett sådant fall är icke särskilt stor. Det görs emellertid gällande här, att den osäkerhet för den fasta krediten som är förknippad med dessa sjöpanträtter, går att påvisa vare sig man stöder sig på dylika fall ur praktiken eller ej. Det är nämligen själva existensen av sjöpanträtten, det utrymme som lagen lämnar för uppkomsten av sådana panträtter, som utgör ett osäkerhetsmoment vid långivarens övervägande av de med lånet förenade riskerna. Detta i förening med hans oförmåga att skydda sig mot sådana risker kan medföra, att han avstår från kreditgivning eller betingar sig särskilt hög ränta och kanske till och med ställande av extra säkerhet. Under sådana förhållanden motverkas lagstiftningens syfte att genom fartygsinteckningen dirigera behövligt kapital till rederinäringen.

Tydligast framträder de med denna sjöpanträtt förenade riskerna om man ser till dess funktion som kreditmedel. Medan andra sjöpanträtter uppkommer som en nödvändig följd av själva fartygsdriften eller på grund av att redaren ådrager sig ett deliktansvar, ger sjöpanträtten för befälhavareavtal utrymme för spekulation från redarens sida. Genom att låta befälhavaren ombesörja reparationer av fartyget och anskaffandet av förnödenheter till detsamma, kan redaren skaffa sig kredit även i ekonomiskt trängda lägen och därigenom öka fartygets belastning med panträttigheter till men för den fasta krediten. Redaren har sålunda möjligheter att påverka uppkomsten av sådana sjöpanträtter, något som inte förekommer i fråga om andra sjöpanträtter. Det sammanhänger naturligtvis med att de sjöpantberättigade fordringar varom här är fråga, grundar sig på kontraktsmässiga åtaganden.

Det sagda visar, att sjöpanträtten för befälhavareavtal intar en särställning såsom riskfaktor, när man bedömer den med sjöpanträtterna förenade faran för den fasta fartygskrediten. Av större intresse för den följande framställningen är emellertid denna panträtts särprägel i ett annat avseende. I regel uppkommer icke några problem att avgöra om det föreligger sjöpanträtt för fordringar, som har annan grund än befälhavareavtal. En hamn, som intar ställningen av offentlig inrättning, har sålunda sjöpanträtt för sin fordran på hamnavgifter, som debiterats med anledning av ett fartygs besök i hamnen. En besättningsman har sjöpanträtt för sin fordran på lön som förfallit till betalning och som innestår hos redaren. En lastägare eller passagerare, som är berättigad till skadestånd av rederiet på grund av skada som inträffat ombord på

fartyget, åtnjuter sjöpanträtt för sitt krav på ersättning. Den enda förutsättningen för att det i alla dessa fall skall uppkomma sjöpanträtt är, att vederbörande har en giltig fordran mot rederiet. Denna fråga får avgöras med tillämpning av materiella regler i den nationella rätten, utom i vissa fall då konventionen själv innehåller sådana regler såsom t.ex. om preskription.[92]

Läget är ett annat och mer komplicerat när frågan gäller huruvida sjöpanträtt tillkommer fordringar, som har sin grund i befälhavareavtal. Här räcker det inte med att domstolen konstaterar att borgenären har en giltig fordran, som grundar sig på avtal med befälhavaren. Det har inte varit lagstiftarens mening, att alla befälhavarens avtal skall ge upphov till sjöpanträtt. Stadgandet har därför erhållit en villkorlig formulering. Enligt detta skall avtalet ha slutits av befälhavaren i denna hans egenskap. Det skall vidare ha ingåtts utom fartygets hemort. Ändamålet med avtalet skall vara fartygets bevarande eller resans fortsättande, och avtalet skall ha varit nödvändigt för att tillgodose detta ändamål. Alla dessa rekvisit måste vara uppfyllda, innan domstolen kan fastslå att borgenären har sjöpanträtt för sin fordran.

Att avgöra om så är fallet är icke helt lätt med hänsyn till att konventionens förarbeten ger knapphändiga upplysningar om hur de valda uttryckssätten skall förstås. Vad avses t.ex. med kravet på att befälhavaren skall ha handlat i denna sin egenskap? Menas därmed samtliga befälhavarens avtal vare sig de faller inom eller utom ramen för hans legala fullmakt? Hur skall man vidare bestämma var avtalet ingåtts? Avses den ort där accepten mottages, eller kanske den ort varifrån accepten avsändes? Vilka åtgärder faller inom begreppen fartygets bevarande och resans fortsättande? Hur skall resebegreppet bestämmas? Avses med resa hela den tid under vilken fartyget befinner sig utom sin hemort, eller kan man tänka sig denna period uppdelad i flera resor? Hur skall rekvisitet krävas uppfattas? Menar man därmed befälhavarens subjektiva uppfattning eller borgenärens subjektiva eller objektiva mening om vad som utgör fartygets behov eller kanske rent av domstolens uppfattning?

Det framgår av det nu sagda, att domstolen kommer att ställas inför en hel del problem, vilka i stor utsträckning inte finner sin lösning inom ramen för konventionen. Att denna inte lämnar svar på många av dessa frågor är inte ägnat att förvåna, utan får uppfattas som något helt na-

[92] Konventionens art. 9; jfr 283 och 284 §§ SjöL.

turligt. Ju mer frågeställningarna kommer att beröra traditionsmättade nationella rättsprinciper, desto mindre anledning finns det att i konventionen föreslå en bestämd lösning. Utsikterna att överhuvudtaget få till stånd internationell enighet skulle därmed försvagas. När man ser till det aktuella stadgandet kan emellertid ifrågasättas, om icke konventionsförfattarna bort välja en annan rättsteknik eller kanske helt avstå från att försöka sig på någon reglering av frågan.

Bortsett från de nu antydda problemen, har utvecklingen och den därmed sammanhängande förändrade rutinen inom rederidriften fört med sig, att domstolarna kommit att ställas inför helt nya frågeställningar. Stadgandet i 267 § 5. bygger på föreställningen att befälhavaren är den som under fartygets resor utom hemorten är verksam för rederiet och tillvaratar dess intressen med avseende på fartygets drift. Denna uppfattning grundar sig på det förhållandet, att befälhavaren i de flesta rättsordningar har makt att i betydande omfattning företräda redaren och ingå rättshandlingar för fartygets behov med bindande verkan för denne. Till följd av den tekniska och ekonomiska utvecklingen har emellertid befälhavaren i stor utsträckning kommit att förlora sin dominerande roll som redarens kommersielle representant.[93] Det har sålunda blivit allt vanligare att redaren ingriper personligen i fartygets kommersiella angelägenheter eller låter sig företrädas av andra representanter, som fungerar vid sidan av befälhavaren. Denna rutin medför ofta att ett avtal, som i och för sig motsvarar stadgandets krav på ändamålsinriktning, tillkommer genom samverkan mellan befälhavaren och redaren eller någon annan representant för denne. Domstolen ställs då inför uppgiften att avgöra, huruvida ett sådant avtal skall anses vara ingånget av befälhavaren, vilket ju är en förutsättning för att motpartens fordring skall vara utrustad med sjöpanträtt. Inte heller denna fråga besvaras av konventionen.

En rikhaltig skandinavisk rättspraxis bär syn för sägen att just stadgandet om sjöpanträtt för befälhavareavtal har en synnerligen kontroversiell konstruktion, som ger upphov till betydande tillämpningssvårigheter. Under flera årtionden har de skandinaviska domstolarna konfronterats med dessa problem och sökt finna fram till acceptabla lösningar. Trots den enhetlighet i rättsmiljö och tradition som är utmär-

[93] Se t.ex. Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 32, II, s. 385 ff., Sandström s. 17 ff.

kande för det skandinaviska rättssystemet, ger ett studium av rättspraxis belägg för att det många gånger förekommer variationer i rättsuppfattningen hos de olika ländernas domstolar.[94] Mot bakgrunden härav kan man ha rätt att ställa frågan, hur höga förväntningar man bör ha beträffande den internationella konventionens möjligheter att utjämna skiljaktigheter i rättsuppfattningar i olika rättssystem med färre kontaktpunkter än de nordiska länderna.

Det leder oss in på frågan, hur domstolen skall gå tillväga för att finna en lösning på de många olika problem, som stadgandets villkorliga avfattning ger upphov till. I botten bör helt naturligt ligga en strävan att åstadkomma en enhetlig tolkning av konventionen.[95] Det vore meningslöst att söka åstadkomma unifiering genom konventioner, om icke alla anslutna stater lade sig vinn om att uppnå ett sådant resultat. För tolkningen av innebörden av ord och uttryck som förekommer i konventionstexten bör därför förarbetena tillmätas stor betydelse.[96] Att underkänna dessa som tolkningsdatum, vore detsamma som att undanta det säkraste medlet för att uppnå unifiering. När konventionens bestämmelser såsom i förevarande fall inkorporerats i den nationella lagen och anpassats till dess språkliga miljö, har även originaltexten sin givna betydelse för tolkningen av den nationella texten.[97] Det är också viktigt, att domstolen försöker att skaffa sig en överblick över främmande teori och praxis, för att om möjligt anpassa sin lösning till där uppnådda resultat. Särskilt för det fall att flera länders domstolar följt samma praxis vid avgörandet av en bestämd fråga, talar starka skäl för

---

94 Se t.ex. den olika uppfattningen om resebegreppet i dansk och norsk-svensk rättspraxis, ND 1931 s. 63 (DH), ND 1954 s. 298 (NH), NJA 1964 s. 380.

95 Se t.ex. Lødrup, Luftfart og ansvar, s. 81.

96 Jfr Lødrup, Luftfart og ansvar, s. 100 ff. En annan uppfattning har hävdats av Grönfors i SvJT 1957 s. 20, Eek s. 62,, Sundberg i Scandinavian Studies in Law 1963 s. 146 not 2. Grönfors stöder sin uppfattning på att förarbetena enligt vissa länders tolkningstraditioner saknar betydelse och framhåller förarbetenas heterogena karaktär och därmed förminskade motivationskraft; jfr densamme Talerätt, s. 88. Grönfors har emellertid senare gett uttryck för en välvilligare inställning till förarbetenas betydelse som tolkningsdatum, se densamme i SvJT 1966 s. 607.

97 Se t.ex. Lødrup, Luftfart og ansvar, s. 87. Jfr Berlingieri s. 6 f. som anser att konventionen bör ta över vid en eventuell avvikelse i förhållandet mellan denna och den interna lagstiftningen; se dock Tiberg i AfS Bd 8 s. 677 som synes inta en kritisk hållning gentemot denna uppfattning.

att domstolen skall ta intryck härav och om möjligt inta samma ståndpunkt.[98]

Många av de problem som uppkommer vid en tillämpning av 267 § 5. ligger emellertid utanför konventionens område, helt enkelt därför att de har en alltför kontroversiell karaktär sedda ur olika rättssystems synvinkel, för att konventionsförfattarna skulle våga ett försök att skapa rättslig enhet. De materiella reglerna som skall användas för att finna en lösning får då sökas i den nationella rätten. Även i detta fall bör emellertid domstolen låta sitt ställningstagande influeras av konventionens raison d'etre, nämligen unifieringstanken.[99] Den bör försöka närma sig konventionen och genom en sammanställning av internationella och nationella faktorer söka en lösning, som inom ramen för det egna landets traditioner ger den bästa överensstämmelsen med den enskilda regelns syfte. Det är väsentligt att inte de ändamålsöverväganden som ligger bakom den enskilda regelns uppställande kommer i skymundan, genom att domstolen alltför envist håller fast vid nationella rättsprinciper.[100]

Framställningen avser att behandla de tillämpningsproblem och tolkningssvårigheter som gärna uppstår, då en borgenär gör gällande sjöpanträtt på grund av avtal med befälhavaren. I regel är då den praktiska situationen sådan, att denne borgenär levererat förnödenheter till fartyget, verkställt reparationer av detsamma eller betalat utgifter, som fartyget ådragit sig under uppehåll i någon hamn.

Även om intresset i kreditgivningsögonblicket ofta icke varit inriktat på sjöpanträtten, kommer denna att få stor betydelse vid redarens oförmåga att fullgöra sina förpliktelser, eftersom den då utgör borgenärens enda möjlighet att erhålla betalning för sin fordran. Frågan om ford-

---

98 Se härom diskussionen hos Lødrup, Luftfart og ansvar, s. 94 ff., 104. Rättspraxis från ett skandinaviskt land åberopas ofta av domstolarna i andra nordiska länder. Skandinavisk sjörätt torde därför vara en realitet inte endast på lagstiftningsplanet utan även såvitt angår domstolarnas avgöranden. Flera författare har hävdat, att man med all rätt kan se de nordiska domstolarnas avgöranden som en helhet, se Brækhus i Nordisk utredningsserie 1961:6 s. 49, Pineus i TLR Vol. XXX 1955 s. 96, Grönfors i SvJT 1962 s. 141, Lødrup, Luftfart og ansvar, s. 96.

99 Jfr Grönfors i SvJT 1957 s. 16 ff.

100 Se Grönfors, Charter, s. 14, och samme förf. Talerätt, s. 88 ff. Sundberg, Air Charter, s. 246 ställer sig, från sin speciella utgångspunkt, kritisk gentemot denna metod.

ringen är utrustad med sjöpanträtt kommer i ett sådant läge också att intressera inteckningshavare och andra sjöpantberättigade borgenärer med konkurrerande fordringsanspråk.

Vid sidan om dessa problem kommer framställningen att behandla vissa frågor, som har en mer allmän betydelse för sjöpanträtter överhuvudtaget, men som ofta aktualiseras i samband med sjöpanträtten vid befälhavareavtal. Det gäller i första hand frågan om övergång av sjöpanträtt vid överlåtelse av fordran eller på grund av dennas betalning av annan än gäldenären. Denna fråga uppkommer ofta när mäklare eller skeppsklarerare betalar en sjöpantberättigad fordran.

Ett annat problem, som också skall behandlas, avser frågan om sjöpanträttens uppkomst då fartyget är bortfraktat på rese- eller tidscerteparti, eller då annan än fartygsägaren nyttjar fartyget till sjöfart för egen räkning. Denna frågeställning aktualiseras därigenom att någon annan än fartygsägaren är personligen ansvarig för den uppkomna fordringen.

Syftet med undersökningen är att klargöra vad som är gällande rätt. Den naturliga utgångspunkten är därvid skandinavisk rätt. Behandlingen härav är särskilt motiverad med hänsyn till den gemensamma nordiska lagstiftningen samt till det förhållandet, att de nordiska domstolarna har en stark tendens att anpassa sina avgöranden till varandra. Det finns alltså anledning att förvänta sig en enhetlig behandling av problemen. Härtill kommer att skandinavisk rätt erbjuder det utan jämförelse rikaste rättsfallsmaterialet, något som till synes sammanhänger med att de nordiska länderna, betraktade såsom en enhet och med hänsyn till det sammanlagda tonnageinnehavet, är den största och mest betydelsefulla "konventionsstaten".

Framställningen utgår vidare ifrån att frågan om sjöpanträtt föreligger eller ej avgörs av en nordisk domstol med tillämpning av den egna nationella rätten. Därigenom avföres från undersökningen de ofta svårlösta internationellt privaträttsliga problemen om tillämplig lag, vilka regelmässigt uppkommer som en följd av sjöfartens internationella prägel.[101]

Med hänsyn till att den aktuella regeln bygger på en internationell konvention är det naturligt att beakta även komparativt material av rättsfall och litteratur från utomnordiska konventionsstater. Framställ-

[101] Dessa problem har nyligen behandlats av Siesby i hans monografi Søretlige Lovkonflikter, Kbhvn 1965; se även Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 182—192.

ningen syftar emellertid icke till att ge en fullständig redovisning av detta internationella material. I stället har valts den metoden att begagna materialet som stöd för framställningen på sådana punkter, där detta befunnits särskilt lämpligt.

Det finns emellertid anledning att ge behandlingen av främmande rätt ett vidgat utrymme. Många av de stora sjöfartsnationer, som icke anslutit sig till konventionen, har haft ett stort inflytande på utformningen av dess regler. Kunskap om de olika rättssystem, som genom kompromisser sammansmälts till enhetliga regler, synes bidra till att ge ökad förståelse av konventionens bestämmelser. Detsamma kan i viss utsträckning sägas vara fallet i fråga om materiella regler i främmande rätt, som icke överensstämmer med konventionens lösningar. Förutom det egenvärde som ligger i studiet av främmande rätt, kan diskussioner och argument som hämtats därifrån få direkt betydelse, när man inom ramen för konventionen skall avgöra vad som är gällande rätt. Det kan också vara, att främmande rätt kan bidra med exempel på konkreta konflikter, som gör problemställningarna klarare.

Undersökningen kommer att behandla de motsvarande regler som gäller i Tyskland, England och USA; även den franska rätten före inkorporerandet av konventionens regler skall uppmärksammas på grund av dess betydande inflytande på konventionen. Avsikten med redogörelsen för de främmande rättsreglerna är att låta dem bilda bakgrund till den fortsatta behandlingen av konventionens regler. Meningen är icke att ge någon fullständig redovisning av doktrin och praxis i dessa länder. En sådan undersökning skulle föra alltför långt och ha ett obetydligt värde för de begränsade frågeställningar, som skall behandlas. Det utländska materialet kommer att dras in i framställningen endast på sådana punkter, där det anses lämpligt att påvisa likheter eller olikheter.

Den tyska rätten intar emellertid en särställning. Till följd av sitt inflytande på konventionen och sin avgörande betydelse för den nordiska sjörätten förtjänar tysk rätt särskild uppmärksamhet. Den tyska rättens regler om sjöpanträtt för befälhavareavtal uppvisar påfallande likheter med motsvarande regel i konventionen. Tysk rättspraxis och doktrin kommer därför att tillmätas större betydelse än annat utländskt material.

4. *Den historiska bakgrunden*

Innan planen för den kommande framställningen presenteras är det motiverat att i korthet beskriva den historiska bakgrunden till den aktuella regeln. Syftet med en sådan tillbakablick är att visa, hur regeln vuxit fram i skandinavisk sjörätt och undersöka vilka rättspolitiska skäl, som ligger bakom dess införande.

De skäl, som motiverar att vissa fordringar erhåller en privilegierad ställning i förhållande till andra, är icke alltid desamma utan varierar med hänsyn till fordringens art och de intressen, som man önskar tillgodose. I fråga om fordringar som grundar sig på befälhavarens avtal är det stimulansen av kreditgivningen till rederinäringen som står i förgrunden. Intresset härför har existerat alltsedan sjöfartens begynnelse.

Redan i antiken finner man exempel på speciellt sjörättsliga kreditinstitut. Hit hör det från den grekiska rätten härstammande sjölånet, som under beteckningen *foenus nauticum* fick sin närmare utformning i romersk rätt.[102] Denna låneform utnyttjades av fartygsägaren för att anskaffa medel till inköp, byggnad eller reparation av fartyg eller för att betala besättningens löner eller andra utgifter, som kunde uppkomma under en resa.[103] Som säkerhet för lånet anvisades fartyget eller den på detsamma befordrade lasten. Detta anvisande av objekt innebar emellertid icke någon pantsättning av dessa.[104] Förhållandet kan i stället beskrivas så att långivaren övertog transportrisken.[105] För den händelse att objekten gick förlorade under resan, upphörde gäldenärens återbetalningsskyldighet. Om däremot resan kunde genomföras till ett lyckligt slut, kvarstod hans skyldighet att betala tillbaka lånet och han svarade härvid med hela sin förmögenhet och icke blott med de anvisade objekten.[106] Sjölånet förvandlades då till ett vanligt lån med personlig betalningsskyldighet för gäldenären.[107]

Med vissa variationer i utformningen kom sjölånet att vara i användning under hela medeltiden och långt in i nyare tid. Dess betydelse som

---

[102] Rehme s. 16, Goldschmidt s. 78, Pardessus I s. 42 ff., 70 ff.

[103] Ashburner s. ccix f., Pardessus I s. 42, 70.

[104] Rehme s. 17, Goldschmidt s. 349, Pappenheim i ZHR XL s. 382, Ashburner s. ccx.

[105] Sohm-Mitteis-Wenger s. 594 f., Emérigon II s. 380.

[106] Rehme s. 16 ff., Goldschmidt s. 345 ff., Sotiropoulos s. 12, Pappenheim i ZHR XL 378 ff. (381 f.).

[107] Rehme s. 17.

primärt kreditmedel gick emellertid förlorad på grund av införandet av det katolska ränteförbudet och utvecklingen av sjöförsäkringen.[108]

Även om man i grekisk rätt principiellt utgick från att alla fordringar skulle vara likställda, var man icke främmande för att privilegiera vissa fordringsägare genom att tillåta dem att tillgodogöra sig gäldenärens egendom utan föregående dom.[109] Betydligt senare finner man emellertid i den romerska rätten exempel på att vissa fordringar på grund av billighetshänsyn, humanitära krav eller offentliga intressen intog en särställning, som gav dem företräde till betalning ur gäldenärens egendom.[110] Det var här fråga om en generell förmånsrätt i hela förmögenheten. Efter införandet av hypoteket som en möjlighet att pantsätta egendom till säkerhet för kredit fann man det nödvändigt, att ytterligare förstärka vissa fordringars ställning. Av sjörättsligt intresse är framför allt den förmånsställning, som enligt grundsatsen *versio in rem* tillerkändes de borgenärer vilka genom lån bidragit till reparation eller utrustning av fartyg.[111] Det ansågs att dylika borgenärer genom sitt tillskott medverkat till att föremålet bevarades för övriga intressenter och därför var förtjänta av att erhålla sin betalning ur objektet framför alla andra, även hypoteksinnehavare.

Jämsides med sjölånet och ofta med detta som förebild utvecklades andra låneformer för finansiering av sjöfarten. Av särskild betydelse var formeringen av associationer eller bolagsliknande sammanslutningar.[112] Gemensamt för dem alla var att de medförde ett närmande mellan de personer, som i något avseende hade intresse i sjöfarten, vare sig de var fartygsägare, lastägare eller medlemmar av besättningen. De enskilda subjekten satsade sin del i det gemensamma företaget mot anspråk på att få del av vinsten. Härur härledde sig den principen att

---

108 Goldschmidt s. 345, Ashburner s. ccxxiv.

109 Se t.ex. El-Baroudi s. 35.

110 El-Baroudi s. 36.

111 El-Baroudi s. 36, Carrus s. 9 f., Pappenheim I s. 133 f. Enligt institutet "versio in rem" hade en senare uppkommen panträtt prioritet framför en tidigare grundad generell panträtt, under förutsättning att de medel, vilka säkerställts genom den senare uppkomna panträtten, möjliggjort uppkomsten av den tidigare panträtten eller använts för bevarande, återställande eller förbättrande av dess säkerhet. Se t.ex. Weiss s. 257, Sohm-Mitteis-Wenger s. 350 f.; jfr Lögdberg s. 5 not 2.

112 Se om dessa associationstyper Wagner s. 8 ff., Klæstad, Rederansvaret, s. 3 ff.

de i företaget intresserade svarade för uppkomna förbindelser endast med sina andelar. Den som anförtrotts handhavandet av fartygets drift kunde sålunda icke genom sina avtal förplikta de övriga intressenterna utöver deras tillskjutna andelar, men blev å andra sidan själv personligen ansvarig.

Efter hand som kapitaltillgången blev större och de med sjöfartens bedrivande förenade riskerna avtog samt dessutom sjöförsäkringen kom att uppfattas som den naturliga formen för riskfördelning, försvann de medeltida sammanslutningarna och ersattes av moderna associationer såsom handelsbolag och aktiebolag.

En annan form för anskaffande av kapital till sjöfarten var det i Nordeuropa under 12- och 1300-talen utbildade bodmeriet.[113] Detta var ett lån, som upptogs av befälhavaren utom fartygets hemort, och förutsättningen för att befälhavaren skulle äga ingå avtal härom var att fartyget befann sig i nöd. I motsats till sjölånet var det egentliga bodmeriet en regelrätt pantsättning av fartyget. Visserligen befriades låntagaren liksom vid sjölånet från återbetalningsskyldighet om fartyget gick under på resan och icke ankom till destinationshamnen, men skillnaden mellan de båda kreditformerna framträdde om resan förlöpte lyckligt. I sådant fall svarade redaren endast med fartyget och någon personlig fordran mot honom uppkom aldrig. Den praktiska skillnaden mellan de båda låneformerna sjölån och bodmeri visade sig först då panten icke förslog till betalning. I dylikt fall kunde sjölånsborgenären söka sitt ur gäldenärens förmögenhet, medan bodmeriborgenären uteslutande var hänvisad till panten.[114]

Bodmeriet bidrog också till att tränga tillbaka sjölånet i det övriga Europa, men på grund av den knapphändiga legala regleringen är det svårt att skilja mellan sjölån och det egentliga bodmeriet och därmed avgöra bodmeriets utbredning i medelhavsländerna. Men efterhand som den romerska rätten under 15- och 1600-talen vann ökat inflytande också inom sjörätten, började åter det antika sjölånet att framträda och komma i bruk som medel att anskaffa kapital till utrustning inför en sjöresa.[115] Särskilt i fransk rätt påverkade sjölånet utformningen av

[113] Pappenheim I s. 129.

[114] Pappenheim i ZHR XL s. 378 ff., Sotiropoulos s. 12 f., Abraham, Die Schiffshypothek, s. 28.

[115] Abraham, Die Schiffshypothek, s. 28, Sotiropoulos s. 13, Lyon-Caen VI s. 640 ff.

det egentliga bodmeriet och genom den franska rätten spred sig denna utveckling också till andra länder. Endast i de nordiska länderna och i tysk rätt behöll det egentliga bodmeriet sin ursprungliga form ända fram till det totala avskaffandet av institutet under 1900-talet. Den romerska rättens stigande inflytande ledde till en sammanblandning av de båda instituten, vilket medförde att man t.ex. i Guidon de la mer Cap. 18, 19 tillät upptagande av bodmerilån icke endast för befälhavaren utan också för redaren och gjorde låntagaren personligen ansvarig för den del av det lånade beloppet som icke användes under resan.[116]

Den sammansmältning av de inom respektive rättsområden utvecklade principerna som ägde rum mot slutet av medeltiden medförde bildandet av en allmän europeisk köpmansrätt, *lex mercatoria*.[117] I denna utvecklades tanken att behandla sjöförmögenheten, dvs. fartyget, frakten och lasten, som ett från landförmögenheten skilt ansvarsobjekt. Sjökreditorerna, vilka var hänvisade att för sina krav hålla sig till sjöförmögenheten, skulle som kompensation erhålla en förmånsrätt i denna för att slippa undan konkurrensen med gäldenärens övriga fordringshavare. Receptionen av romersk rätt medförde införandet av allt fler privilegierade rättigheter.

Redan under medeltiden framträder sålunda en tendens att tillerkänna leverantörer eller långivare, vilka utan formellt sjölån levererat varor på kredit efter beställning av befälhavaren respektive tillhandahållit medel för att möjliggöra inköp av förnödenheter, en privilegierad ställning.[118] Länge var det dock fråga endast om en förmånsrätt, som gav borgenären en företrädesrätt till betalning framför övriga borgenärer. Först i samband med att redarens särskilda ansvar med sjöförmögenheten sattes i system, uppkom kravet på att de privilegierade rättigheterna skulle tillerkännas sakrättsligt skydd också i förhållande till förvärvare av fartyget. Beroende på de olika ansvarssystemens utformning blev det sakrättsliga skyddet tillgodosett på skilda sätt. I de germanska länderna, där endast fartyget häftade utan att det samtidigt uppkom något personligt ansvar för redaren, ansågs den privilegierade ställningen medföra en panträtt i fartyg och frakt.[119] Inom den romanska rätts-

[116] Carrus s. 12, Lyon-Caen VI s. 636 ff.

[117] Wagner s. 45 ff.

[118] Carrus s. 11 f., El-Baroudi s. 36 f.

[119] Sotiropoulos s. 62 ff., Carrus s. 87 ff., Paunesco s. 23 f., El-Baroudi s. 196 ff., Price s. 172 ff.

kretsen, där redaren i princip var personligen ansvarig, men med möjlighet att frigöra sig från detta ansvar genom att abandonera fartyget till borgenärerna, ansågs de privilegierade fordringarna medföra en "droit de suite", vilken gav skydd gentemot förvärvare av fartyget.[120] I det anglo-amerikanska systemet slutligen var det sakrättsliga skyddet en direkt följd av att man dels betraktade själva fartyget som ansvarssubjekt, dels såg den privilegierade ställningen hos vissa fordringar som ett processuellt medel att rikta talan mot fartyget.[121]

Den svenska sjölagen 1667 upptog icke någon förmånsrätt för fordringar, som grundade sig på befälhavarens avtal. Befälhavaren var själv ansvarig för fullgörandet av sina förbindelser och ett personligt ansvar uppkom i princip också för redaren.[122] Den senare hade emellertid möjlighet att frigöra sig från sitt ansvar genom att abandonera fartyget till fordringsägarna. Endast då befälhavaren lånat pengar på bodmeri, ansågs borgenären ha förmånsrätt i fartyget och bodmerilånet hade också sakrättsligt skydd vid frivillig överlåtelse av fartyget.[123]

En särskild förmånsrätt på grund av befälhavareavtal erkändes först i 1864 års sjölag. Befälhavaren hade här en legal fullmakt att för redarens räkning utom hemorten sluta avtal som angick fartygets utrustning, underhåll och befraktande eller eljest var nödvändiga för resans utförande. Vid dessa avtal uppkom inte något personligt ansvar för

---

[120] Sotiropoulos s. 103 ff., Carrus s. 70 ff., Paunesco s. 12 ff., El-Baroudi s. 60 ff., Price s. 190 ff.

[121] Sotiropoulos s. 144 ff., 196 ff., Carrus s. 94 ff., Paunesco s. 16 ff., El-Baroudi s. 126 ff., Price s. 1 ff.

[122] Skiplegobalken 16 kap. stadgade härom, att "allt thet een Skipare sluter, gör eller handlar, i the ting, som effter hans Embete honom förtrodde äro eller wara böre, ther igenom förbinder han icke allenast sigh, uthan ock sine Reedare, och begge theras arfwingar, så att the i Krafft aff samma Förbindning blifva plicktige att svara till all käro, som them i så måtto möta kan".

[123] Regler härom upptogs i Bodmeribalken 8 kap. I 9 kap. av samma balk omnämndes bilbrev såsom en form av upplåning av medel för byggande eller reparation av fartyg eller för att betala eller underhålla skeppsfolket. Bilbrevet fungerade som en lånehandling, vilken erhöll sin officiella prägel genom att bevittnas av två av rättens ledamöter. Ett sålunda bevittnat bilbrev hade förmånsrätt framför all annan gäld och även om icke något uttryckligt stadgande förekom, antogs bilbrevet medföra sakrättsliga verkningar, se Hambro s. 402, Dahlström s. 19, Flintberg s. 225, Handels- och Sjölagskomitén III s. 19, Motiv 1847 s. 90.

redaren, utan ansvaret var begränsat till fartyg och frakt.[124] Det var sålunda icke redaren utan fartyget som häftade för borgenärens fordran. Som säkerhet för denna fordran hade borgenären en förmånsrätt i fartyget och för att icke göra denna rätt illusorisk föreskrev lagen att den förmånsberättigade fordringen skulle kunna göras gällande i fartyget även sedan detta övergått i ny ägares hand på grund av frivillig försäljning.[125]

Den av lagen erkända förmånsrätten utgjorde i realiteten en panträtt i fartyget. Termen sjöpanträtt användes emellertid först i 1891 års sjölag. [126] Enligt denna lag uppkom sjöpanträtt för fordringar, som grundade sig på förbindelser, vilka befälhavaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behov.[127] Härmed avsågs avtal som befälhavaren ägde behörighet att sluta för redarens räkning då fartyget befann sig utom hemorten.[128] Redarens ansvar för dessa avtal var också enligt 1891 års lag begränsat till fartyg och frakt.[129]

Vilka är de rättspolitiska skäl som motiverar att denna sjöpanträtt

---

[124] 43 § jfrd med 12 §.

[125] Motiv 1863 s. 111 f., Hambro s. 402 f.

[126] Beteckningen sjöpanträtt lanserades av Matzen under förhandlingarna på det fjärde nordiska juristmötet i Köpenhamn 1881; jfr Rygh s. 1 f.

[127] Enligt 268 § 4, uppkom panträtt i fartyg och frakt för "fordringar, som grunda sig på förbindelser, hvilka befälhavaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behof, eller på uteblifvet, felaktigt eller ofullständigt fullgörande af förbindelser, hvilka redaren själf eller annan på grund af redarens fullmakt ingått och som skolat af befälhavaren i denna hans egenskap fullgöras, så ock fordringar å ersättning för skada, hvilken vållats genom fel eller försummelse, som i 8 § sägs; befälhavarens fordran för hvad han själf förskjutit för fartygets behof eller på grund af egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgifva".

[128] 48, 49 §§. Enligt 48 § var befälhavaren behörig att i denna sin egenskap, när fartyget befann sig utom hemorten, för redarens räkning sluta avtal och ingå förbindelser angående allt som avsåg resans utförande samt att bortfrakta fartyget och å redarens vägnar kära i mål, som angick fartyget. 49 § reglerade under vilka närmare omständigheter befälhavaren ägde behörighet att upplåna medel.

[129] 7 § stadgade: "Redare svare, där ej i denna lag annorlunda stadgas, personligen, det är med allt sitt gods, för de förpliktelser, han själf eller genom annan ikläder sig med afseende å fartyget.
För fordringar, hvilka grunda sig på uteblifvet, ofullständigt eller felaktigt fullgörande af förbindelse, som redaren själf eller annan på grund af redarens fullmakt ingått men hvilkas fullgörande ålegat befälhafvaren i denna hans egenskap, så ock för de förbindelser, fartygets befälhavare i denna sin egenskap, men icke på grund av redarens särskilda fullmakt, ingått, häfte redaren allenast

upptagits i svensk (och nordisk) sjörätt? Det är helt naturligt att den svenska lagstiftaren har tagit intryck av utländska sjölagar. På grund av sjörättens internationella karaktär bör det vara ett ständigt intresse att försöka anpassa de nationella reglerna till de principer, som är förhärskande inom de tongivande sjöfartsnationerna. Detta är oftast en förutsättning för att den egna sjöfartsnäringen skall kunna hävda sig på världsmarknaden.

De rättsprinciper som ligger bakom tanken på att låta vissa fordringar erhålla förmånsrätt till betalning ur fartyg, frakt och gods och som tidigt kommit att framträda i andra lagstiftningar har icke varit främmande för den svenska lagstiftningen. I motiven till 1864 års sjölag konstateras sålunda att versio in rem-principen sedan länge erkänts i svensk rätt och bl.a. medfört att åtskilliga fordringar, som uppstått i samband med sjöfart, tillerkänts förmånsrätt i fartyg och gods.[130] Som exempel härpå anförs den förmånsrätt i gods som enligt den allmänna förmånsrättsordningen i 1734 års lag tillkom besättningens löner, frakt och skeppslega, liksom den förmånsrätt i gods och fartyg som tillerkändes bilbrevs- och bodmerilånsborgenärer.

Under förutsättning att sjöfartens intressen tjänas därigenom, bör det därför icke föreligga några allvarligare betänkligheter mot att erkänna nya förmånsrätter. I fråga om avtal som befälhavaren ingår utom hemorten existerar ett berättigat intresse att underlätta de anspråk på kredit, som i dessa fall regelmässigt uppkommer. Det är här naturligt att borgenären koncentrerar sin kreditvärdering till den egendom som han har framför sig, och att den personliga kreditvärdigheten eller det personliga ansvaret hos den ofta okände redaren i regel saknar all betydelse. Fartyget blir därför det naturliga kreditunderlaget. Under sådana förhållanden och enär det ligger i sjöfartens intresse att befälhavaren beredes kredit, är det motiverat att lagen tillägger borgenären en särskild förmånsrätt.

Det är också dessa synpunkter som utgör den avgörande motiveringen för att fordringar på grund av befälhavareavtal skall vara utrustade med sjöpanträtt.[131] I tysk rätt och senare även i nordisk rätt

---

med fartyg och frakt; dock svare redaren personligen för besättningens fordringar på grund af hyres- och tjänsteaftal, som befälhavaren slutit."

130 Motiv 1863 s. 109 f.

131 Motiv 1863 s. 109 ff., Motiv 1887 s. 186 f., Hambro s. 399 ff., Dahlström s. 19 ff., 50 ff.

har man emellertid argumenterat för att sjöpanträtten var att uppfatta som en nödvändig kompensation för att borgenären endast kunde hålla sig till fartyg och frakt.[132] Man har medvetet strävat efter att skapa ett samband mellan den begränsade ansvarigheten och sjöpanträtterna och hävdat, att sjöpanträtt endast kan uppkomma i de fall, där redarens ansvar är begränsat.

Det kan emellertid ifrågasättas, om detta samband någonsin existerat annat än som en rättsteknisk konstruktion för att uppnå överensstämmelse mellan reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt.[132a] Till och med i motiven till 1891 års sjölag påpekas, att även i de fall där lagen icke inskränker borgenärens rätt till sjöförmögenheten är det ändå denna som står i förgrunden.[133] Värdet av sjöpanträtten som kompensation för ansvarsbegränsning är ej heller stort. När borgenären som bäst behöver sjöpanträtten, är rederiet i allmänhet insolvent och då lär ansvarsbegränsningen icke vara till stor skada för honom.[134]

Detta samband, om det överhuvudtaget existerat, tillhör numera en svunnen tid. Såväl den nu upphävda ansvarsbegränsningskonventionen 1924 som sjöpanträttskonventionen 1926 har uttryckligen tagit avstånd härifrån.[135] Det kan emellertid konstateras att det råder en viss harmoni mellan reglerna. Ofta uppkommer sjöpanträtt samtidigt med att redaren kan begränsa sitt ansvar. I sådana fall är det naturligt, att man försökt uppnå en viss enhetlighet i konstruktion och ordval. Detta är särskilt fallet i fråga om reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt vid befälhavareavtal. Denna sammanjämkning bör beaktas, då man tolkar regeln om sjöpanträtt för sådana avtal.

5. *Ämnets uppläggning*

Härovan har föremålet för den följande framställningen angivits i sina huvuddrag. För att redovisa resultatet av undersökningen har följande plan för framställningen begagnats.

Till en början tecknas en komparativrättslig bakgrund till de i det

[132] Motiv 1887 s. 186 f., Platou s. 101 f., Knoph s. 112 f., Dahlström s. 46 f., Hambro s. 401 ff., Rygh s. 3 ff., Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 134 f., Sotiropoulos s. 61 ff.

[132a] Jfr Rygh s. 6 ff.

[133] Motiv 1887 s. 189 f.

[134] Jfr Rygh s. 6, Pineus i NFT 1939 s. 283 ff.

[135] Sotiropoulos s. 228 ff., Paunesco s. 143 ff., Carrus s. 144 ff., El-Baroudi s. 247 ff.

följande behandlade problemen (Kap. II). Efter en presentation av 1926 års konvention och dess förarbeten (1), följer en redovisning av det utländska materialet från icke-konventionsstater (2). Därefter inriktas framställningen på sitt huvudföremål, nämligen tolkningen av stadgandet om sjöpanträtt för befälhavareavtal. Efter en inledande analys av den legala utgångsmodellen (Kap. III), kommer denna att kontrasteras mot i praktiken förekommande fall av redareingripanden. Först behandlas den situationen där redaren givit befälhavaren särskild instruktion eller fullmakt att rättshandla (Kap. IV) och därefter undersöks de fall där redaren själv ingripit dels genom att sluta årskontrakt om leverans av förnödenheter till fartyget (Kap. V), dels genom att uppdraga åt mäklare att ombesörja fartygets angelägenheter på främmande ort (Kap. VI). I den senare situationen uppkommer ofta problemet om mäklaren vid betalning av fartygets utgifter övertar eventuell med fordringen förenad sjöpanträtt. Hela detta problem om övergång av sjöpanträtt i allmänhet kommer att behandlas inom ramen för detta avsnitt.

Framställningen övergår därefter att analysera de olika rekvisit, som är uppställda för att sjöpanträtt skall uppkomma. Till en början undersöks vad som erfordras för att avtalet skall anses vara slutet utom hemorten (Kap. VII). Därefter redovisas vilka åtgärder som kan sägas falla under begreppen "fartygets bevarande" och "resans fortsättande" (Kap. VIII och IX). I samband med behandlingen av det senare av dessa rekvisit företas en analys av resebegreppet, varefter följer en undersökning avseende innebörden av rekvisitet "kräves" (Kap. X).

En fråga av stor betydelse är, huruvida uppkomsten av sjöpanträtt påverkas av det förhållandet att fartyget är bortfraktat och befraktaren skall bära de utgifter, som har samband med fartygets drift. Detta problem undersöks vid olika typer av fraktavtal (Kap. XI). Till sist presenteras 1967 års konvention och en samlad behandling ges av de skäl, som legat bakom avskaffandet av sjöpanträtten för befälhavareavtal (Kap. XII).

Kapitel II

INTERNATIONELLT PERSPEKTIV

1. *1926 års konvention om fartygsinteckning och sjöpanträtt*

Världshandelns expansion under mitten av 1800-talet medförde stora förändringar för sjöfarten. Byggandet av större och snabbare fartyg för att möta det ökade transportbehovet slukade stora summor och medförde ett växande kapital- och kreditbehov inom rederinäringen. Tidigare finansieringsmetoder visade sig vara otillräckliga och kraven på inrättandet av ett mera tidsenligt kreditmedel gjorde sig gällande med större styrka. Fartyget utgjorde det naturliga kreditunderlaget och efter hand som det blev vanligare att föra offentliga register över fartygen, infördes regler om fartygshypotek. I början av 1900-talet var fartygshypoteket känt i så gott som samtliga sjöfartsnationer av någon betydelse.[1] Trots att de olika reglerna om detta institut grundade sig på samma idé, nämligen tanken att låta fartyget utgöra objekt för en konventionell sakrätt, uppvisade de påtagliga olikheter i fråga om rättigheternas uppkomst, publicitet, utformning och effekt.[2] Detta förhållande var visserligen en logisk följd av att det förelåg olika rättsuppfattningar i skilda rättssystem, men det bidrog till att fartygshypoteket sett ur internationell synvinkel betraktades som ett osäkert kreditmedel. Ett annat skäl härtill var den bristande överensstämmelsen i reglerna om privilegierade rättigheter med förmånsrätt framför hypoteket.[3]

Det var i detta läge, som tanken på en unifiering av reglerna om fartygshypotek och sjöpanträtt uppkom.[3a] Initiativet utgick från Comité Maritime International (CMI).[4] I en cirkulärskrivelse och "ques-

[1] Se Abraham, Die Schiffshypothek, s. 31 ff., Trappe, Die Schiffshypothek, s. 6, de Juglart i Rev. trim., Tome II 1949, s. 237 ff.

[2] Jfr Paunesco s. 25 ff. För en utförligare komparativ redogörelse se Abraham, Die Schiffshypothek.

[3] Paunesco s. 40 f.

[3a] Termen sjöpanträtt användes här som en neutral beteckning på privilegierade rättigheter och icke i sin betydelse enligt skandinavisk sjörätt.

tionaire" till de associerade medlemmarna år 1901 framhölls de olägenheter, vilka var förenade med tillämpningen av kvarstadslandets lag (lex fori) på hypotek. Vidare underströks de stora skiljaktigheterna i reglerna om sjöpanträtter. Syftet med denna aktion från CMI:s sida var att undersöka, om medlemmarna var beredda att acceptera flaggans lag som tillämplig lag vid konflikt eller om man hellre önskade inrikta sig på ett försök att åstadkomma unifiering av reglerna.

Reaktionen var positiv för en unifiering av reglerna och CMI:s arbete tog sin början i Hamburg 1902.[5] Ärendet förekom där på dagordningen, men till följd av tidsbrist kom det aldrig upp till diskussion.

På konferensen i Amsterdam 1904 upptogs ärendet på nytt och blev föremål för livlig debatt. Konferensen beslöt att systemet med att tillämpa flaggans lag icke kunde ifrågakomma som lösning på problemet, men enades om att koncentrera sig på utarbetandet av enhetliga regler i sådana frågor som hade ett verkligt internationellt intresse. En kommission tillsattes med uppgift att utarbeta ett förslag till konventionstext, vilket skulle ligga till grund för vidare behandling på nästkommande konferens.[6]

Det av kommissionen utarbetade förslaget upptog fem sjöpanträtter. Bland dessa förekom under punkt 5 till art. 3 sjöpanträtten för: befälhavarens utlägg, förskott till befälhavaren för nödvändig utrustning under senaste resan; bodmerilån; fordringar på grund av reparationer eller leveranser av rekvisita, proviant och utrustning till fartyget dock endast under förutsättning att fordringen uppkommit och utsöktes i den hamn där fartyget låg, eller i någon annan hamn i samma land som fartyget kunde komma att anlöpa under samma resa.[7] Sedan förslaget cirkulerats bland medlemmarna, riktades kritik mot den enligt

---

[4] El-Baroudi s. 257 f., de Juglart i Rev. trim., Tome II 1949, s. 239.

[5] Här behandlas konventionens förarbeten med utgångspunkt från sjöpanträtten för befälhavareavtal. För en utförligare redogörelse för konventionsarbetet se Carrus s. 144 ff., Paunesco s. 95 ff., El-Baroudi s. 257 ff.

[6] CMI Bull No 11, s. V—VI.

[7] CMI Bull No 12, s. 4, Draft-treaty on Mortgages and Liens on Ships, Art. 3:5 "Masters disbursments, money advanced to the master for necessaries of the vessel during the last voyage; loans of bottomry; ... claims for repairs, furnitures, supplies, outfitting of the ship, but only in so far as these claims arise and are enforced at the port where the vessel lies, or in the ports of the same country where she calls during the same voyage." Jfr El-Baroudi s. 263.

mångas förmenande alltför korta preskriptionstiden för fordringar på grund av reparation av och leveranser till fartyget. Kommissionen uttalade emellertid, att det fanns starka skäl som motiverade att dessa krav skulle göras gällande så snart som möjligt; om fordringsägaren tillät fartyget att avgå utan att skaffa sig betalning eller garanti, fick han stå sitt eget kast.[8]

Vid Liverpool-konferensen 1905 diskuterades det av kommisionen avgivna förslaget utan att man särskilt ägnade sig åt frågan om sjöpanträtten för befälhavarens avtal. Man enades om att den föreslagna texten åter skulle underställas den kommission, som utarbetat den.

Texten bearbetades därefter av kommissionen i Paris 1906. I det förslag som slutligen avgavs förekom icke någon sjöpanträtt för befälhavarens förbindelser.[9] Pariskommissionens konventionsutkast diskuterades därefter av CMI:s medlemmar på konferensen i Venedig 1907. Motsättningar förelåg därvid mellan å ena sidan den amerikanska inställningen och å andra sidan den engelsk-kontinentala.[10] USA, som vid denna tid icke var någon redarenation men i huvudsak representerade befraktarintressen, förklarade genom sin delegat, att man önskade bibehålla så många sjöpanträtter som möjligt.[11] Denna inställning understöddes av europeiska representanter för befraktarintressen, vilka framhöll, att det var nödvändigt att behålla sjöpanträtten för befälhavarens förbindelser, emedan fartyget utan denna panträtt icke skulle kunna fortsätta sin resa på grund av brist på kredit.[12] Den engelsk-kontinentala inställningen präglades däremot av en strävan, att i görligaste mån inskränka antalet sjöpanträtter till förmån för fartygshypoteket.[13] Från engelsk sida underströks, att sjöpanträtten för befälhavareavtal var föråldrad i en tid då telegrafkommunikationerna, försäkringsorganisationen och kreditförhållandena överhuvudtaget medförde att befälhavaren med lätthet kunde finna nödvändiga medel var som helst under resan.

Från tysk sida framhölls nödvändigheten att bevilja sjöpanträtt i alla

---

8 CMI Bull No 12, s. 8 f.

9 Se Draft-treaty on Hypothecations and Maritime Liens, CMI Bull No 19, s. 12 ff., 41 ff.

10 Paunesco s. 108, El-Baroudi s. 267 f.

11 CMI Bull No 19, s. 629 ff.

12 CMI Bull No 19, s. 646 ff., 387 f.

13 CMI Bull No 19, s. 614 ff., 627, 628, 639, 640, 650.

de tillfällen, där redarens ansvarighet var begränsad, såsom en kompensation för redarens favör av ansvarsbegränsning.[14]

Venedigkonferensen antog som slutligt förslag det av Pariskommissionen avgivna, vilket följaktligen icke upptog någon sjöpanträtt för befälhavarens förbindelser. Denna text presenterades på den diplomatiska konferensen i Bryssel år 1909. Under denna konferens utsattes förslaget för särskilt häftig kritik från tyskt och amerikanskt håll.[15] Den tyska delegationen presenterade ett eget konventionsutkast, som grundade sig på tanken att sjöpanträtt skulle tillerkännas alla fordringar, vilka var hänvisade att söka sin betalning endast ur fartyg och frakt.[16] Förslaget upptog en sjöpanträtt för befälhavarens förbindelser, företagna inom ramen för hans legala fullmakt och i syfte att göra det möjligt för fartyget att fortsätta resan. Kravet på erkännande av en dylik sjöpanträtt grundade sig, menade man från tysk sida, på hänsyn till de mindre redarna, vilka icke hade en stark ekonomisk ställning eller var okända och som utan denna sjöpanträtt skulle befinna sig i en situation, där det var omöjligt för dem att erhålla kredit. Ett annat skäl för att tillerkänna sjöpanträtt för dylika krav var att fartyget kunde komma i en nödsituation, där befälhavaren t.ex. måste ingå bogseringsavtal eller företa överhängande reparationer, varvid befälhavaren utan denna panträtt kanske ej kunde utverka kredit.[17]

Även från fransk sida anfördes, att denna sjöpanträtt för befälhavareavtal syftade att tillgodose krav, vilka avsåg att bevara det gemensamma intresset ävensom fullföljandet av resan för att intjäna frakten, och vilka därför hade alla de karakteristika, som erfordrades för att ett krav skulle vara privilegierat. Ett undertryckande av denna sjöpanträtt, menade man, skulle medföra obilliga och beklagliga konsekvenser för fartygskrediten. Den franska delegationen påfordrade därför att denna sjöpanträtt skulle tillåtas.[18]

Även den engelska delegationen hävdade numera, att sjöpanträtten var till fromma för hela den sjörättsliga krediten och att den borde återupptagas i texten.[19]

---

[14] CMI Bull No 19, s. 510 ff.

[15] El-Baroudi s. 273, Carrus s. 146 f.

[16] Procès Verbaux 1909 s. 40 ff.

[17] Paunesco s. 113.

[18] Procès Verbaux 1909 s. 51.

[19] Procès Verbaux 1909 s. 64.

Under konferensen uppdrogs åt en särskild kommission att överarbeta den föreslagna konventionstexten. Denna kommission förklarade i anslutning till sitt slutligen framlagda förslag att den under sitt arbete haft att ta hänsyn till två dominerande intressen; å ena sidan nödvändigheten att bibehålla harmonien mellan förslaget om ansvarsbegränsning och det om sjöpanträtt och hypotek, så att sjöpanträtt skulle uppkomma där ansvaret var begränsat, å andra sidan principen att icke tillåta en privilegierad ställning annat än om det förelåg absolut nödvändighet.[20] Beträffande befälhavarekrediten förklarade man, att denna uppenbarligen hade förlorat mycket av sin betydelse för sjöfarten, men att det i vissa länder uttryckts en önskan att en sjöpanträtt under vissa villkor skulle tillerkännas för befälhavarens utgifter eller för leverantörs- och reparationsfordringar, då dessa uppkommit under resa. Kommissionen förklarade sig därför beredd att i begränsad utsträckning tillåta sjöpanträtt för leveranser och reparationer.[21] Dess förslag utmynnade i att sjöpanträtt skulle tillkomma bl.a. följande fordringar:

"Les créances pour fournitures et réparations et autres obligations dans le même but, contractées par le capitaine, en cas de nécessité, hors du port d'attache, pour la conservation du navire ou pour la continuation du voyage, en tant que ces actes ont été nécessités par un besoin réel, que le capitaine soit ou non en même temps propriétaire du navire et que la créance soit la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants."[22]

Denna text upptogs i det slutliga förslaget till konvention och underställdes respektive regeringar för närmare studium.[23]

Förslaget tillfredsställde emellertid icke alla de deltagande staternas regeringar och vid den diplomatiska konferensen i Bryssel 1910 presenterade flera regeringar observationer, vilka innebar modifieringar av 1909 års förslag.[24] Från amerikanskt håll invände man bl.a. att sjöpanträtten för leveranser och reparationer borde antagas utan att den gjordes beroende av vem som verkställt beställningar eller av att gjorda beställningar varit nödvändiga.[25] Denna inställning motiverades av att

[20] Procès Verbaux 1909 s. 179.
[21] Procès Verbaux 1909 s. 180.
[22] Procès Verbaux 1909 s. 180.
[23] Procès Verbaux 1909 Annexe II s. 194 ff.
[24] El-Baroudi s. 273, Paunesco s. 115, Carrus s. 147.
[25] Procès Verbaux 1910 s. 43.

den amerikanska kongressen i juni 1910 antagit en ny lag om privilegierade fordringar, vilken intog en generös hållning gentemot alla dem som levererat varor till fartyget eller utfört reparationer på detsamma.[26]

Den grekiska regeringen anförde däremot en förhoppning om att konferensen skulle besluta att överge sjöpanträtten för befälhavareförbindelser. Denna sjöpanträtt fanns icke med i den nya grekiska sjölagen från år 1910 och ej heller i den belgiska sjölagen av år 1908. Den ansågs obehövlig med hänsyn till den rådande situationen med rederinäringens ändrade praktiska funktioner, telegrafen, ångfartyg, försäkringar och agenter.[27]

Den tyska regeringen förklarade sig vidhålla sin tidigare uppfattning, att det var nödvändigt att tillerkänna sjöpanträtter för alla de fordringar, beträffande vilka redaren endast hade ett begränsat ansvar.[28]

Från engelsk sida framhölls, att sjöpanträtten borde omfatta alla befälhavarens utgifter och alla förbindelser, som denne åtagit sig för fartygets räkning.[29]

De skandinaviska regeringarna anförde, att de nordiska sjölagarna sedan länge realiserat tanken på ett samband mellan ansvarsbegränsning och sjöpanträtt. Denna harmoni kunde icke överges utan att skada de fordringsägare, vilka endast kunde utsöka sin fordran i sjöförmögenheten.[30]

Efter diskussion beslöt konferensen att ånyo låta förslaget bearbetas av en särskild kommission. Denna presenterade sin text på den diplomatiska konferensen 1913.

Enligt art. 3. 4. tillkom sjöpanträtt: "— — — les créances provenant de contrats passés, ou d'opérations effectuées par le capitaine, hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire, ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire, et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants".[31]

En jämförelse med tidigare förslag ger vid handen att några större förändringar sålunda icke gjorts och de språkliga redigeringarna i

[26] The Federal Maritime Lien Act 1910.

[27] Procès Verbaux 1910 s. 56.

[28] Paunesco s. 117, Procès Verbaux 1910 s. 262.

[29] Paunesco s. 117, El-Baroudi s. 274, Procès Verbaux 1910 s. 55.

[30] Procès Verbaux 1910 s. 263.

[31] Procès Verbaux 1922 s. 12.

förslaget hade influerats av texten till bestämmelsen om ansvarsbegränsning för befälhavarens avtal.

Nästa gång frågan diskuterades var på CMI:s konferens i Antwerpen 1921. Återigenom uppstod meningsskiljaktigheter i frågan om konventionen borde uppta en sjöpanträtt för befälhavarens avtal eller ej.[32] Å ena sidan underströks, att denna sjöpanträtt utgjorde en fara för den fasta krediten och att dess bibehållande var obehövligt, med hänsyn till att det icke längre förelåg några svårigheter för befälhavaren att erhålla kredit i utlandet. Å andra sidan framhölls av dem som argumenterade för ett bibehållande av panträtten, att den var nödvändig för den korta krediten under resa, i betraktande av att befälhavaren icke alltid kunde få kredit utan att kunna erbjuda en säkerhetsrätt i fartyget. Särskilt anfördes som exempel, att mindre fartyg, vars redare icke hade möjlighet att skaffa befälhavaren kredit under resan, utan denna panträtt skulle sakna möjlighet att fortsätta resan.

Något beslut fattades icke på konferensen, som nöjde sig med att uttala en förhoppning om att den diplomatiska konferensen skulle anta konventionsförslaget, sådant det förelåg.[33]

1913 års förslag diskuterades därefter på den diplomatiska konferensen i Bryssel 1922. Från amerikanskt håll gjordes nu gällande, att de fem grupper av sjöpanträtter som enligt 1913 års konventionstext hade förmånsrätt framför fartygshypoteket, innebar en allvarlig fara för den fasta krediten. En revision av Federal Maritime Lien Act 1920 hade nämligen medfört, att endast ett fåtal sjöpanträtter hade bättre prioritet än hypoteket.[34]

För att tillfredsställa de amerikanska intressena införde 1922 års konventionsförslag två kategorier av sjöpanträtter; de som hade bättre prioritet än fartygshypoteket och de som hade förmånsrätt efter den konventionella säkerhetsrätten. Bland de senare upptogs sjöpanträtten för befälhavareförbindelser. Denna skulle sålunda normalt äga förmånsrätt efter hypoteket, men om den uppkommit innan hypoteket inskrivits och dessutom införts i registret inom tre månader från uppkomsten skulle den tillerkännas första prioritet.[35]

---

[32] El-Baroudi s. 275 ff, Paunesco s. 120 ff.

[33] Paunesco s. 122, El-Baroudi s. 277.

[34] Paunesco s. 122 f., El-Baroudi s. 277, Procès Verbaux 1922 s. 93.

[35] Carrus s. 148 ff., Paunesco s. 124 ff., El-Baroudi s. 277 f.

Den antagna texten såvitt angår befälhavareavtalen erhöll följande lydelse:

Art. 2. 5. "Les créances provenant de contrats passés ou d'operations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, *en vertu de ses pouvoirs légaux* pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la contitinuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants."[36]

Den på konferensen antagna texten underställdes respektive regeringar för godkännande och eventuellt undertecknande, men blev ånyo föremål för en hel del kritiska invändningar på den diplomatiska konferensen 1923. Återigen uppstod diskussion om bibehållande av sjöpanträtten för befälhavareavtal samt om denna panträtts prioritet före eller efter fartygshypoteket.[37] Resultatet av denna konferens blev att sjöpanträtten bibehölls med samma prioritet som i 1922 års förslag.[38]

På CMI:s konferens i Genua 1925 anfördes från engelsk sida, att sjöpanträtten för befälhavareavtal borde ha prioritet framför fartygshypoteket.[39] Den holländska delegationen vände sig mot upptagandet av denna sjöpanträtt i konventionen och angav som skäl härför, att den var skadlig för den fasta krediten.[40]

Trots att en del stater redan undertecknat 1922 års konventionsförslag, dock utan att ha fattat beslut om ikraftträdande, upptogs diskussionerna kring förslaget återigen på den diplomatiska konferensen i Bryssel 1926. Anledningen härtill var de nya invändningar, som vissa stater gjort framför allt beträffande reglerna om sjöpanträtten för befälhavarens avtal.[41]

Resultatet av 1926 års konferens blev, att man slutligen lyckades förena sig om och antaga en fullständig konventionstext samt att sjöpanträtten för befälhavareavtal upptogs som nummer fem i ordningen i art. 2 och tillades prioritet framför fartygshypoteket. Den slutligen antagna texten blev densamma som i 1922 års förslag.[42] Den officiella

---

36 Procès Verbaux 1922, Annexes II s. 251.
37 El-Baroudi s. 279, Paunesco s. 126 f.
38 Procès Verbaux 1923, Textes adoptes s. 138 f.
39 El-Baroudi s. 280 f., Paunesco s. 130, CMI Bull No 74 s. 249 ff.
40 El-Baroudi s. 281, CMI Bull No 74 s. 259, Paunesco s. 131.
41 El-Baroudi s. 281 f., Paunesco s. 132, Procès Verbaux 1926 s. 53 f., 60 ff.
42 Procès Verbaux 1926 s. 85 f.

svenska översättningen av denna regel i konventionen har följande lydelse:

Art. 2. Sjöpanträtt i fartyget, i frakten för den resa, varunder den sjöpantberättigade fordringen tillkommit, och i de tillbehör till fartyget och frakten, som förvärvats efter resans början, tillkommer:

5) Fordringar i följd av att befälhavaren på grund av honom enligt lag tillkommande behörighet, utanför fartygets hemort, ingått avtal eller träffat åtgärder med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande verkligen kräves, oavsett om befälhavaren var fartygets redare eller icke och om fordringarna tillkomma honom, eller leverantörer, reparatörer, långivare, eller andra med vilka avtal slutits.[43]

Som en jämförelse har det sitt intresse att här återge motsvarande regel om ansvarsbegränsning för befälhavareavtal i 1924 års konvention om ansvarsbegränsning. Stadgandet har följande lydelse:

Art. 1. Fartygsägaren är ej ansvarig till högre belopp än värdet av fartyget, frakten och fartygets tillbehör:

8) för förpliktelser, som följa av att befälhavaren på grund av honom enligt lag tillkommande behörighet, utanför fartygets hemort, ingått förbindelse eller träffat åtgärder med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande verkligen kräves, utan så är att behovet orsakats därav att fartygets utrustning eller proviantering vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig.[44]

Även om man i 1926 års konvention hade avvisat tanken på att åstadkomma fullständig parallellitet mellan reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt,[45] något som vid ett flertal tillfällen påfordrats från tysk sida,[46] är harmonien i fråga om den språkliga utformningen påfallande. Detta får emellertid icke leda till, att man etablerar ett samband som icke existerar, och gör sjöpanträttens uppkomst beroende av om ansvaret är begränsat. I många fall sammanfaller reglerna, så att sjöpanträtt uppkommer samtidigt med att ansvarsbegränsning föreligger, men detta hindrar icke, att de rättspolitiska skälen för att redaren skall ha ett begränsat ansvar är helt olika de, som motiverar att vissa fordringar erhåller sjöpanträtt i fartyget.

1926 års konvention har med sina regler syftat till att principiellt

43 Se Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 141.

44 Se Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 119.

45 Se Procès Verbaux 1910 s. 190; jfr Sandström s. 15.

46 Se t.ex. Procès Verbaux 1909 s. 40 och 1910 s. 23.

fastslå fartygshypotekens och därmed likställda säkerhetsrättigheters internationella giltighet[47] samt att åstadkomma en förbättring av fartygets värde som kreditunderlag för den fasta krediten genom reducering av antalet sjöpanträtter. Principiella motsättningar mellan olika rättssystem och skilda uppfattningar i politiska, sociala och ekonomiska frågor har emellertid medfört stora svårigheter att åstadkomma enighet och finna en kompromiss ägnad att i görligaste mån tillgodose de olika mot varandra stridande åskådningarna.[48] Konventionen varken föreslår eller förutsätter, att de privilegierade rättigheter som densamma erkänner skall vara anpassade till något speciellt system, men den rör sig hela tiden med den franska rättens "privilège" som det primära, till vilken som ett accessorium fogas en "droit de suite".

Det har emellertid visat sig, att motsättningarna var alltför stora för att konventionen ens med sin liberala hållning skulle kunna övervinna dem. För närvarande har 1926 års konvention ratificerats av följande länder, nämligen Belgien, Brasilien, Danmark, Estland, Frankrike, Ungern, Italien, Norge, Polen, Rumänien, Spanien och Sverige, samt har biträtts av Argentina, Finland, Monaco, Portugal, Schweiz, Syrien och Turkiet. Utanför konventionen står sålunda bland andra England, Holland, Grekland, Japan, Tyskland och USA.

2. *Sjöpanträtten för befälhavareavtal i några utländska rättssystem*

a. *Inledande anmärkningar*

Som framgått av det föregående står flera av de större sjöfartsnationerna utanför 1926 års konvention. För många länder innebar den internationella regleringen inte något bättre alternativ till den egna lagstiftningen emedan den upptog sjöpanträtter, som tidigare var okända eller uteslöt andra, som uppfattades som nödvändiga för att slå vakt kring de nationella intressena.[49] Denna motsättning mellan konventionens

[47] Se Lag i anledning av Sveriges tillträde till 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek, inf. hos Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 111 ff.; jfr Chauveau s. 132 f.

[48] Se Paunesco s. 83 ff., El-Baroudi s. 256.

[49] Jfr t.ex. den amerikanska protektionistiska lagstifningen om *maritime liens for necessaries,* vilken bereder leverantörer och verkstäder prioritet framför inteckningar i utländska fartyg med "preferred mortgage" status, medan samma sjöpanträttshavare har sämre förmånsrätt i förhållande till motsvarande inteckningar i amerikanska fartyg. Se härom Gilmore-Black s. 612 f.

regler å ena sidan, och den nationella rättens skydd för de egna intressena å andra sidan, föranledde flera länder att avstå från att ansluta sig till konventionens system.

En jämförelse mellan gällande regler om privilegierade rättigheter i de länder, vilka står utanför konventionen, ger vid handen att det föreligger stora olikheter. Det har sin förklaring i att den historiska bakgrunden till reglerna inte är densamma i alla rättssystem. Uppfattningarna är också delade med avseende på vilka fordringar som förtjänar en privilegierad ställning. Härtill kommer att varje land försökt att anpassa sina regler om säkerhetsrätt i fartyget till sina allmänna regler om realkredit. Detta har naturligtvis haft till följd att den tillskapade säkerhetsrätten icke överallt erhållit samma innehåll.

I princip kan man hänföra rättsreglerna till tre olika grupper, nämligen den tyska, den anglo-amerikanska och den romanska.

Det tyska systemet. De tyska reglerna om sjöpanträtt *(Schiffsgläubigerrecht)* bygger på den i tysk sjörätt strängt upprätthållna skillnaden mellan redarens land- och sjöförmögenhet.[50] Denna uppdelning kommer till stånd på grund av att redaren i vissa fall icke har något personligt ansvar gentemot borgenärerna, utan endast ansvarar med fartyg och frakt, dvs. sjöförmögenheten.[51] I dessa fall är borgenärerna hänvisade till att erhålla sin betalning ur sjöförmögenheten och kan inte rikta något anspråk mot redaren personligen. Man talar i sådana fall om fartygsborgenärer *(Schiffsgläubiger)* för att markera skillnaden till andra borgenärer, som kan erhålla sin betalning ur såväl landförmögenheten som annan sjöförmögenhet, t.ex. ett annat fartyg, som redaren kan äga. Som allmän regel gäller, att var gång redarens ansvar är begränsat till fartyg och frakt har fartygsborgenären sjöpanträtt i denna egendom. Den begränsade ansvarigheten och sjöpanträtten är sålunda sammankopplade med sjöförmögenheten. Dessa två sjörättsliga principer avskiljer denna egendom till förmån för fartygsborgenärerna och de båda principerna är balanserade mot varandra. Den rättighet, som på grund av den begränsade ansvarigheten uppkommer i den häftande egendomen, är inte endast en förmånsrätt till betalning framför alla andra

[50] Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 124 ff., Schaps-Abraham II § 486 med anmärkningar, El-Baroudi s. 196 ff., Sotiropoulos s. 61 ff., Price s. 172 ff.

[51] § 486 HGB.

borgenärer, utan en panträtt som kan göras gällande gentemot godtroende förvärvare av fartyget. Borgenären riktar, liksom i skandinavisk rätt, sin talan mot redaren eller befälhavaren och vid bifall till talan fastställes fordringen till betalning ur fartyg och frakt.

Det anglo-amerikanska systemet. I anglo-amerikansk rätt råder olika uppfattningar om vad som utgör grunden för uppkomsten av *"maritime liens"*, vilka är de rättigheter som motsvarar våra sjöpanträtter. Enligt engelsk uppfattning har dessa säkerhetsrätter i fartyget uppkommit som en följd av det förfarandet, att borgenärerna väckte sin talan vid *Court of Admiralty* direkt mot fartyget genom kvarstadsbeläggande av detsamma *(action in rem)* för att tvinga redaren till inställelse vid domstolen.[52] Efter hand erkändes emellertid möjligheten att inleda en "action in rem", utan att det förelåg någon "maritime lien". Sådana rättigheter kallas "statutory liens" och erbjuder icke samma säkerhet som "maritime liens".[53] En ytterligare grupp av liens som erkännes i engelsk rätt utgörs av s.k. "possessory liens", vilka motsvarar retentionsrätten i svensk rätt.[54]

Engelsk rätt erkänner endast ett mindre antal "maritime liens". Man kan säga att en "maritime lien" ger ungefär samma skydd som sjöpanträtten. Det innebär att den ger borgenären en förmånsrätt till betalning ur fartyget och att rättigheten kan göras gällande mot vem som helst, som besitter fartyget. Den avgörande skillnaden ligger i att rättigheten utövas genom att talan riktas direkt mot fartyget (action in rem).[55] Om redaren infinner sig i domstolen för att försvara sin sak prövas också dennes personliga ansvar med övrig egendom. Fartygets värde utgör sålunda icke gränsen för ansvaret, såvida icke redaren kan begränsa sitt ansvar enligt gällande regler.[56]

Enligt amerikansk rätt betraktas fartyget som en juridisk enhet *(juridical entity)*, ett slags juridisk person och därmed ansvarssubjekt. Talan riktas alltså mot fartyget, vilket i amerikansk rätt är detsamma som att det föreligger en "maritime lien".[57] I motsats till engelsk rätt kan alltså

[52] Price s. 8 ff., 11 ff., Sotiropoulos s. 144 ff., El-Baroudi s. 141. Jfr även Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 27 ff.

[53] Price s. 90, 92 ff., 107 f., Sotiropoulos s. 148 ff., El-Baroudi s. 129, 143 ff.

[54] Price s. 90 f., 106 f., Sotiropoulos s. 150, El-Baroudi s. 129.

[55] El-Baroudi s. 158 f., Price s. 3.

[56] Price s. 12 ff.

[57] Gilmore-Black s. 483 ff., Price s. 126 ff.

en "action in rem" endast inledas om kravet mot redaren är utrustat med en "maritime lien". En annan skillnad är att redarens personliga ansvarighet icke kan prövas om borgenären icke samtidigt har inlett en "action in personam". Om så icke sker kan domstolen endast utdöma så mycket som motsvarar fartygets värde.[58]

Amerikansk rätt erkänner ett större antal sjöpanträtter än engelsk, vilket sammanhänger med att Admiralty Courts i USA hade en bredare jurisdiktion än motsvarande domstol i England.[59] En "maritime lien" enligt amerikansk rätt ger emellertid samma skydd som motsvarande säkerhetsrätt i engelsk rätt.[60]

Det romanska systemet. Utmärkande för det romanska systemet är att man försökt underlätta kreditgivningen till redaren och befälhavaren, genom att ge en säkerhetsrätt åt alla borgenärer, med vilka de förra slutit avtal för något ändamål som ägde samband med fartygets resa.[61] Detta ansågs nödvändigt med hänsyn till att det inte fanns någon möjlighet att upplåta hypotek i fartyget eller frivilligt instifta någon annan säkerhetsrätt. Det förklarar också den franska rättens stora antal privilegierade rättigheter i fartyg. Alla dessa säkerhetsrätter tillkommer fordringar som grundar sig på avtal.

Den säkerhetsrätt som uppkommer är en sakrätt, vilken erbjuder borgenären en förmånsrätt *(privilège)* till betalning ur fartyget framför andra borgenärer samt en *"droit de suite"*, en rätt att vända sig mot en ny ägare till fartyget. Denna "droit de suite" upphör dock så snart fartyget gjort en resa för den nye ägaren.[62]

En jämförelse mellan de här presenterade systemen ger vid handen att likheterna med avseende på den rättsliga effekten av de tillskapade säkerhetsrätterna, vare sig det är fråga om *Schiffsgläubigerrechte, maritime liens* eller *privilèges maritime,* är påfallande. Man har velat åstadkomma en säkerhetsrätt i fartyg, som ger borgenären sakrättsligt skydd och förmånsrätt till betalning ur fartyget framför alla andra borgenärer.

58 Gilmore-Black s. 510 ff., Price s. 11, 115 ff.

59 Price s. 116.

60 Gilmore-Black s. 481 ff.

61 Ripert II s. 68 f., Price s. 194 ff., El-Baroudi s. 76 ff., 87 ff., Carrus s. 7 ff.

62 Ripert II s. 69, El-Baroudi s. 91 ff., Carrus s. 83.

I stället för att nu bygga sina regler på något redan existerande system, har konventionen försökt att skapa en kompromiss mellan dessa. Utgångspunkten är att vissa fordringar, som uppkommit på grund av eller i samband med fartygets drift, i första hand skall ha sin betalning ur fartyg och frakt. För att realisera denna tanke är det nödvändigt att ge dessa fordringar en förmånsrätt (privilège) till betalning ur denna egendom framför andra fordringar. Det krävs vidare att skyddet utsträcks så att inte förmånsrätten görs illusorisk genom överlåtelse av fartyget. Fordringen utrustas därför med en "droit de suite", vilket gör det möjligt för borgenären att göra sin rättighet i fartyget gällande även sedan det övergått i ny ägares hand.

Det sagda visar, att konventionens konstruktion av själva säkerhetsrätten knappast kan ha utgjort hinder för länder tillhörande olika rättssystem att ansluta sig till densamma. Orsaken till att vissa stater föredragit att stå utanför torde i stället vara att söka i den bristande överensstämmelsen mellan de materiella reglerna.

Det nu sagda ger oss anledning att undersöka hur reglerna om sjöpanträtt för befälhavareavtal är utformade i några av de länder, som står utanför konventionen. Undersökningen omfattar tysk, engelsk och amerikansk rätt. För att göra bilden mera komplett, skall även den franska rättens regler före inkorporeringen av 1926 års konvention år 1949 redovisas.

b. *Tyskland*

Enligt 754 § 6. i tyska HGB uppkommer sjöpanträtt för fordringar, som grundar sig på bodmerilån eller andra kreditavtal, vilka befälhavaren avslutat medan fartyget befinner sig utom hemorten. Detsamma gäller i fråga om fordringar som, utan att kredit beviljats, grundar sig på leveranser och prestationer till fartyget. Uppkomsten av sjöpanträtt förutsätter emellertid ytterligare, att befälhavaren handlat i denna sin egenskap, att avtalet varit nödvändigt för fartygets bevarande eller att prestationerna erfordrats för att tillfredsställa dessa behov.

8. av samma stadgande föreskriver vidare att sjöpanträtt uppkommer för alla andra avtal som befälhavaren i denna sin egenskap ingår på grund av sin legala fullmakt och inte med användande (mit Bezug) av en särskild fullmakt av redaren.

Befälhavaren har en legal fullmakt att handla för redaren och ingå

rättshandlingar med bindande verkan för denne.[63] Denna fullmakt inskränker sig till rättshandlingar som företas då fartyget befinner sig utom hemorten och som angår fartygets utrustning, bemanning, proviantering och underhåll liksom överhuvudtaget allt som resan för med sig. När fartyget befinner sig på hemorten är befälhavaren däremot icke behörig att rättshandla för redaren, annat än om han kan åberopa sig på en av redaren utfärdad särskild fullmakt.

Befälhavarens fullmakt att uppta lån eller ingå köpavtal på kredit liksom avslutande av liknande kreditaffärer är emellertid begränsad till åtgärder som är nödvändiga för fartygets bevarande eller resans utförande. En ytterligare förutsättning är att den företagna åtgärden är erforderlig för att tillfredsställa behovet.[63a]

För de fordringar, som uppkommit på grund av befälhavarens avtal svarar icke redaren personligen utan endast med fartyg och frakt.[64] Det förutsätter emellertid att befälhavaren har handlat i denna sin egenskap på grund av sin legala fullmakt och icke med användande (mit Bezug) av en av redaren särskilt utfärdad fullmakt. Principen om ett till fartyg och frakt begränsat ansvar gäller dock icke för det fall att redaren ställt sig personligen ansvarig för avtalet eller om han på annat sätt garanterat uppfyllandet därav.

Utmärkande för tysk rätt är det funktionella sambandet mellan reglerna om ansvarsbegränsning, sjöpanträtt och befälhavarens ställningsfullmakt. Dessa regler har haft ett avgörande inflytande på skandinavisk rätt[65] och uppenbarligen också på konstruktionen av konventionens regel om sjöpanträtt för befälhavareavtal.

c. *England*

Enligt engelsk rätt betraktas befälhavaren som redarens agent (ställningsfullmäktig). Ställningen som befälhavare anses medföra en omfattande "implied authority" att vidta åtgärder, som är nödvändiga "for the due and proper prosecution of the voyage" och faller inom gränserna för det sedvanliga eller av redaren bestämda användandet av

[63] § 527 HGB. Se närmare härom Schaps-Abraham II §§ 527 och 528 jämte anmärkningar.

[63a] § 528 HGB.

[64] § 486 HGB; se Schaps-Abraham II § 486 jämte anmärkningar.

[65] Se t.ex. Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 61 f.

fartyget ("relative to the usual employment of the ship").[66] Befälhavaren kan alltså belasta redarens kredit genom att i en främmande hamn beställa proviant och bunkers till fartyget eller föranstalta om reparationer, under förutsättning att åtgärderna är nödvändiga och att det är omöjligt för befälhavaren att kommunicera med redaren.[67]

Redaren ansvarar personligen och obegränsat för de avtal, som befälhavaren ingår i enlighet med sin fullmakt att handla på redarens vägnar. För fullgörandet av dessa avtal är också befälhavaren personligen ansvarig.[68] Detta ansvar har sina rötter i medeltida sjörätt och finns numera varken i de germanska eller romanska rättssystemen. Borgenären kan sålunda hålla sig både till redaren och befälhavaren, såvida icke den senare vid avtalets ingående uttryckligen förklarat att han icke vill svara personligen.

Engelsk rätt tillägger icke leverantören av förnödenheter *("necessaries")* eller varv som utfört reparationer någon "maritime lien".[69] Detta fastslogs slutgiltigt i det berömda rättsfallet *The Heinrich Bjorn.*[70] En viss tvekan hade uppkommit sedan Admiralty Court Act, 1840, fastslagit "that the High Court of Admiralty shall have jurisdiction to decide all claims and demands whatsoever in the nature of salvage for services rendered to, or in the nature of towage, *or for necessaries supplied to any foreign ship or sea-going vessel, and to enforce the payment thereof,* whether such ship or vessel may have been within the body of a county or upon the high seas at the time when the services were rendered, or damage received, or necessaries furnished, in respect of which such claim is made".[70a] I Admiralty Court Act, 1861, utvidgades jurisdiktionen till "any claim for necessaries supplied to any ship elsewhere than in the port to which the ship belongs, unless it be shown to the satisfaction of the Court that at the time of the institution

[66] Fridman s. 27, 93, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 127, Payne s. 76 och 84, Sotiropoulos s. 114. Befälhavaren kan dessutom handla såsom "agent of necessity" i fall då fartyg och last befinner sig i fara, se Fridman s. 62.

[67] Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 127, Sotiropoulos s. 114, Temperley s. 121 not 7 till sec. 167 (2).

[68] Klæstad, Rederansvaret, s. 259 f., Sotiropoulos s. 114 f.

[69] Se Price s. 29 ff., Roscoe s. 206 f. Här bortses från "maritime liens" för "bottomry bonds" som på grund av utvecklingen förlorat sin praktiska betydelse; jfr Price s. 29.

[70] (1885) 10 P.D. 44; (1886) 11 App. Cas. 270.

[70a] Kurs. här.

of the case any owner or part-owner of the ship is domiciled in England or Wales". Sec. 35 av denna akt förklarade vidare att talan kunde väckas genom en "action in rem" eller en "action in personam".

Den ovisshet som uppkom i samband med att dessa lagar trädde i kraft gällde frågan, huruvida den möjlighet, som härigenom öppnades för fordringsägare som leverat "necessaries" till fartyg, att föra talan inför the High Court of Admiralty genom en "action in rem", också medförde tillskapandet av en "maritime lien" för dessa krav. I *The Heinrich Bjorn* fastslogs, att författningarna icke gav upphov till någon "maritime lien" för "necessaries" utan endast en "statutory lien" eller "statutory right in rem". Denna rättighet innebär att talan kan riktas direkt mot fartyget genom dettas kvarstadsbeläggande. Den "lien", som uppkommer, daterar sig från dagen för arresten och har förmånsrätt efter redan existerande krav mot fartyget. Den kan heller icke göras gällande mot en ny ägare som i god tro förvärvat fartyget och erbjuder därför en betydligt sämre säkerhet än "maritime liens".[71]

Om sålunda leverantörer av "necessaries" icke har någon "maritime lien" för sina krav, tillkommer dock en sådan rättighet befälhavaren för hans utlägg för fartyget *(master's disbursements).*[72] Efter en viss tvekan huruvida tidigare författningar, Merchant Shipping Act, 1854, och Admiralty Court Act, 1861, medgav en sådan rättighet, fastslogs först i Merchant Shipping Act, 1889, och därefter i den nu gällande Merchant Shipping Act, 1894, section 167 (2) att: "The master of a ship, and every person lawfully acting as master of a ship, by reason of the decease or incapacity from illness of the master of the ship, shall, so far as the case permits, have the same rights, liens, and remedies for the recovery of disbursements or liabilities properly made or incurred by him on account of the ship as a master has for the recovery of his wages".

Med *disbursements* avses inte endast befälhavarens utlägg för fartyget, utan också det ansvar som han i egenskap av befälhavare ådragit sig för fartygets räkning, exempelvis vid inköp av bunkers till fartyget.[73] Förutsättningarna för att han skall kunna göra sin "lien" gällande i fartyget är emellertid, att han (1) haft redarens uttryckliga eller tysta full-

[71] Price s. 35.

[72] M.S.A. 1894, sec. 167 (2), Price s. 18 ff., 64 ff., Roscoe s. 217 f., Chorley-Giles s. 36.

[73] Price s. 64, Roscoe s. 216.

makt (express or implied authority) att ådraga sig ansvar, (2) att åtgärderna varit nödvändiga samt (3) att det varit omöjligt för befälhavaren att kommunicera med redaren.[74] Brister de två senast nämnda förutsättningarna uppkommer ingen "maritime lien" även om redaren givit befälhavaren fullmakt att företa rättshandlingen. En klargörande definition av vad som utgör "disbursements" har givits av Lord Esher, M.R. i *The Orienta*.[75] Han säger där att "disbursements" är utgifter "... by the master, which he makes himself liable for in respect of necessary things for the ship, for the purpose of navigation, which he, as master of the ship, is there to carry out — necessary in the sense that they must be had immediately — and when the owner is not there, able to give the order, and he is not so near to the master that the master can ask for his authority, and the master is therefore obliged, necessarily, to render himself liable in order to carry out his duty as a master".

Det har sagts, att borgenärer som försett fartyget med förnödenheter på befälhavarens order indirekt kan ha nytta av dennes "lien". Detta kunde åstadkommas på så sätt, att befälhavaren överlåter sin talerätt mot fartyget för sina utlägg på borgenären eller genom att han åtar sig att utföra sin talan till förmån för denne.[76]

Förutom de nu nämnda säkerhetsrätterna har skeppsvarven en retentionsrätt ("possessory lien") enligt *common law* till säkerhet för sina fordringar med anledning av reparationer av fartyg.[77]

d. *U.S.A.*

Befälhavarens ställning som redarens legale representant är densamma i amerikansk rätt som i engelsk. Däremot uppvisar den amerikanska rätten helt andra regler när det gäller uppkomsten av "maritime liens" för befälhavareavtal.

Vad först angår "maritime lien" för befälhavarens utlägg synes det vara tveksamt, om befälhavaren har någon sådan. Några senare av-

---

[74] Price s. 66, Temperley s. 121 not 7 till sec. 167 (2).

[75] (1895) P. D. 49; jfr Chorley-Giles s. 36.

[76] Price s. 35; jfr Siesby s. 96 f., El-Baroudi s. 169.

[77] Price s. 90 f.

[78] *The Helen M.* 1932 AMC 587 (D. Mass); *U. S. v. The Pomare,* 92 F. Supp. 185 (D. Hawaii 1950).

göranden antar att en "lien" uppkommer,[78] men det kan knappast sägas att rättsuppfattningen har stabiliserat sig.[79]

Av större intresse är att amerikansk rätt är mycket frikostig, när det gäller att tillerkänna "maritime liens" för fordringar tillkommande leverantörer av förnödenheter och skeppsvarv på grund av reparationer (necessaries and repairs). Redan tidigt erkände "the general maritime law" en "lien" för reparationer, leveranser och andra "necessaries".[79a] I *The General Smith* fastslogs emellertid, att ingen "lien" uppkom när reparationer och leveranser skett i fartygets hemort, såvida icke en sådan "lien" tillerkändes enligt någon lokal lagstiftning (state statute).[80] Detta avgörande medförde att alla stater, som hade intresse av sjöfart, utfärdade lagar, vilka reglerade uppkomsten av "liens" för en hel del olika "shipping services".[81] På detta sätt kom man runt beslutet i *The General Smith* att en "lien" icke förelåg för leveranser, som skett i fartygets hemort. Dessa "state-created liens" kunde utsökas "in rem in admiralty", något som senare också fastslogs i Admiralty Rules 1844, Rule 12.[82]

År 1858 skedde emellertid en lagändring som medförde att man vägrade en "action in rem" för att utsöka "state-created liens".[83] The Supreme Court ställdes då i två fall inför frågan om State Courts hade jurisdiktion att fastställa "liens".[84] Denna fråga besvarades nekande på grund av att en "action in rem" låg "within the exclusive jurisdiction of federal courts sitting in admiralty".[85] I *The Lottawanna* slutligen bekräftades "the home port doctrine" som antagits av *The General Smith*.[86]

År 1910 antog kongressen The Federal Maritime Lien Act som med tillägg år 1920 upptogs i Merchant Marine Act. Reglerna återfinns i *Title 46* av *United States Codes* sections 971—975. *Section 971* har följande lydelse: "Any person furnishing repairs, supplies, towage, use

---

79 Price s. 143, Gilmore-Black s. 513 och i not 88 citerade avgöranden.

79a Price s. 138; *Delaware Insurance Co. v. Gossler* (1877) 96 U.S. 645.

80 (1819) 17 U.S. (4 Wheat.) 438.

81 Gilmore-Black s. 527, Price s. 154.

82 Gilmore-Black s. 529 f.

83 Gilmore-Black s. 530.

84 *The Moses Taylor* (1866) 71 U.S. (4 Wall.) 411 och *The Hine v. Trevor* (1866) 71 U.S. (4 Wall.) 555.

85 Jfr Gilmore-Black s. 531.

86 (1874) 88 U.S. (21 Wall.) 558.

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 owner, shall have a maritime lien on the vessel, which may be enforced by suit in rem, and it shall not be necessary to allege or prove that credit was given to the vessel."

I *section 972* bestäms närmare, vilka personer som presumeras ha "authority from the owner". De är "the managing owner, ship's husband, master or any person to whom the management of the vessel at the port of supply is entrusted". Stadgandet fortsätter i följande ordalydelse: "... nothing in this chapter shall be construed to confer a lien when the furnisher knew, or by exercise of reasonable diligence could have ascertained, that because of the terms of a charter party, agreement for sale of the vessel, or for any other reason, the person ordering the repairs, supplies, or other necessaries was without authority to bind the vessel therefore."

Det framgår av dessa regler, att amerikansk rätt är mycket generös i fråga om att tillägga "maritime liens" för leveranser till fartyg och reparationer därav. Det är utan betydelse, vem som avtalar, så länge vederbörande har "authority" att företa rättshandlingen. Vidare gör man ej någon skillnad mellan avtal inom eller utom hemorten och ej heller har det någon betydelse om åtgärden avser fortsättande eller utförande av fartygets resa.

Allmänt sett har *The Federal Maritime Lien Act* åstadkommit följande: 1. den har frångått den tidigare skillnaden mellan leveranser och reparationer i och utom hemorten; 2. den har avskaffat de konstlade reglerna med avseende på presumtionen om krediten tillkom fartyget eller redaren; och 3. den har i stor utsträckning avskaffat de otaliga lokala författningarna, som tillkommit för att övervinna uppfattningen att ingen "maritime lien" uppkom för leveranser på hemorten.[87]

Effekten av den nya lagstiftningen har träffande beskrivits i *The Oceana* på följande sätt:[88] "Obviously the act was passed in restriction of the rights of vessel owners and in the aid of those who furnish repairs, supplies, and other necessaries. It wiped out all difference between foreign and domestic vessels, and between repairs, supplies,

[87] Smith i 24 H.L.R. 1910—11, s. 187 ff.; jfr Griffin i 37 H.L.R. 1923—24, s. 15 ff., som även belyser andra effekter av den nya lagstiftningen.

[88] 244 Fed. 80, 82 (2nd Circ. 1917).

and other necessaries furnished in the home port, as distinguished from those furnished in foreign ports, and between such as were ordered by the master and such as were ordered by the owners. It created a presumption of law of the vessel's liability for all repairs, supplies, and other necessaries ordered by the master, managing owner, ship's husband, charterer, any person to whom the management of the vessel is intrusted at the port of supply, owner *pro hac vice,* and conditional vendee."

Tilläggas skall bara, att även amerikansk rätt erkänner en "possessory lien" för skeppsvarv som reparerat fartyget.[89] Enligt *common law* kan varvet behålla besittningen av fartyget intill dess att fordringen på grund av reparationen blivit betald. Om varvet frivilligt utlämnar fartyget, förloras säkerhetsrätten. Det kan här påpekas att varvet således enligt amerikansk rätt, i motsats till engelsk men i likhet med vad förhållandet kan vara i skandinavisk rätt, har både en "maritime lien" och en "possessory lien" för sin fordran.

e. *Frankrike*

Enligt fransk rätt har befälhavaren legal fullmakt att företa rättshandlingar med för redaren bindande verkan. Hans behörighet omfattar företagandet av praktiskt taget alla rättshandlingar, som är nödvändiga för resans lyckliga genomförande och för transportens utförande.[90] Redaren kan icke inskränka denna fullmakt med verkan mot tredje man.[91]

Art. 223 jämförd med art. 232 *Code de Commerce* omtalar befälhavarens behörighet att utrusta fartyget samt att välja och hyra besättning. Han har behörighet att förse fartyget med proviant, utrustning, tillbehör och andra nödvändiga artiklar samt att vid fall av otillräcklighet förnya förråden. Han har vidare att sörja för fartygets underhåll genom att låta utföra nödvändiga reparationer. För att genomföra detta kan befälhavaren också ingå kreditavtal ("passer les commandes voules") och vid behov avsluta låneavtal i de särskilda former som omtalas i art. 234. Hans möjligheter att uppta lån begränsas av att han skriftligen måste ange sitt behov av pengar samt få denna försäkran auktoriserad av domstol eller konsul.[92]

[89] Price s. 136.

[90] Ripert I s. 711, Wahl s. 79 ff., Rodière s. 183 ff., Chauveau s. 247 f., Lyon-Caen V s. 486 ff.

[91] Jfr Rodière s. 184, Wahl s. 80, Lyon-Caen V s. 487, Chauveau s. 247.

[92] Ripert I s. 715, Rodière s. 184, Wahl s. 280 f., Lyon-Caen V s. 487 ff.

Enligt art. 223 och 232 föreligger en inskränkning i fullmakten så att befälhavaren inte kan rättshandla på grund av densamma, då han befinner sig på redarens uppehållsort eller på ort där det finns annan representant för redaren ("dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir"), annat än då ägaren ger sitt samtycke därtill.[93] Det räcker alltså att redaren eller annan representant för denne befinner sig på samma ort som befälhavaren, för att den senare skall vara tvungen att inhämta redarens samtycke att rättshandla för honom. På detta sätt kommer normalt befälhavarens legala fullmakt att sättas ur spel i fartygets hemort och skillnaden i förhållande till exempelvis skandinavisk rätt är därför icke särskilt stor. Även om redaren själv vid tidpunkten för ett ifrågasatt avtal av befälhavaren skulle vara frånvarande, torde det ofta förhålla sig så att redaren har någon annan representant för sig i fartygets hemort.

En förutsättning för att redaren skall bli bunden av befälhavarens åtgärder synes vara, att de av befälhavaren företagna rättshandlingarna varit nödvändiga för resans eller transportens utförande.[94] Befälhavaren är en legal representant. Han är dels anställd, dels en mandatarie till redaren. Hans anställningsförhållande framhäves därigenom, att han företar vissa materiella åtgärder, och hans mandatförhållande, genom att han med sina rättshandlingar kan binda redaren, så att det för den senare uppkommer ett personligt ansvar, art. 216 *Code de Commerce*. Redaren kan dock enligt samma stadgande begränsa sitt ansvar genom att abandonera fartyget. En sådan rätt till *abandon* föreligger emellertid icke om redaren själv avslutat kontraktet eller om han godkänt detsamma. En ändring av begränsningsreglerna är emellertid förestående sedan Frankrike numera ratificerat 1957 års ansvarsbegränsningskonvention, men den härav föranledda lagstiftningen har ännu inte trätt i kraft.[95]

Genom lag den 19 februari 1949 har *Code de Commerce* inkorporerat 1926 års konvention om fartygsinteckning och sjöpanträtt. Det innebär att konventionens regler om *"privilèges maritime"* ersatt de tidigare bestämmelserna i art. 191. Uppmärksamheten skall emellertid här inriktas på det franska systemet före denna inkorporering.

Utmärkande för detta system var att "l'expédition maritime" utgjorde grundvalen för de i art. 191 såsom privilegierade upptagna ford-

[93] Ripert I s. 712, Chauveau s. 247.

[94] Ripert I s. 711, Chauveau s. 247.

[95] Rodière s. 110.

ringarna.[96] Artikeln tog i första hand icke sikte på redarens eller borgenärens personliga intressen. Systemet syftade till att före, under och efter resan säkerställa alla tjänster som var till nytta för fortsättandet av "l'expédition maritime".[97] Alla de i artikeln upptagna privilegierna, med undantag för de som avsåg rättsvårdsavgifter samt vissa offentliga avgifter, grundade sig på kontrakt.[98] Eftersom tillskapandet av "privilèges" var enda möjligheten att anskaffa kredit åt rederinäringen blev antalet säkerhetsrätter stort, närmare bestämt elva olika grupper.

I det följande skall undersökningen koncentreras till de privilegier, som tillerkändes fordringar på grund av leveranser till fartyget eller reparationer därav. Med hänsyn till den gruppering av fordringarna som förekommer i art. 191, är det lämpligt att klassificera dessa allteftersom de uppkommit före, under eller efter resan.

Enligt art. 191, 8. uppkom "privilèges" för fordringar på leveranser, arbete, reparationer, proviant och utrustning *före* fartygets avgång, om fartyget tidigare gjort någon resa (s'il a déjà navigué). Härunder ingreps praktiskt taget allt som var nödvändigt för den förestående resan.[99] Kravet på att fartyget skall ha gjort en resa, synes icke ha uppfattats såsom en absolut förutsättning för att säkerhetsrätten skulle uppkomma.[100] Något krav på att befälhavaren skulle ha gjort beställningarna uppställdes icke.

Fordringar, som grundade sig på lån till befälhavaren, eller på att denne sålt gods för att tillfredsställa fartygets behov *under* senaste resan, tillerkändes en privilegierad ställning enligt art. 191, 7. Ehuru endast långivare nämndes, ansågs detta stadgande även innefatta fordringar på grund av leveranser och reparationer på kredit.[101] Med fartygets behov avsågs utgifter, som var nödvändiga för resans fortsättande.[102] Något krav på att behovet skulle vara oförutsett eller extraordinärt uppställdes dock icke.[103] Befälhavarens omnämnande synes icke ha uppfattats som ett krav på att avtalen skulle ha ingåtts av honom. Även redarens avtal gav därför upphov till en "privilège".[104]

---

96 El-Baroudi s. 76.

97 El-Baroudi s. 76, Ripert II s. 67.

98 Paunesco s. 14.

99 Carrus s. 13 ff.

100 Carrus s. 14, Price s. 194.

101 El-Baroudi s. 101 och där anförda rättsfall, Carrus s. 16 ff., Price s. 195.

102 Carrus s. 17, El-Baroudi s. 66 vid not 1.

103 Carrus s. 17 f.

104 Carrus s. 19, Price s. 195.

Enligt art. 191, 5. slutligen, uppkom en liknande säkerhetsrätt för underhållskostnader för fartyg med tillbehör, som tillkommit *efter* den senaste resan och ankomsten till hamn (depuis son dernier voyage et son entrée dans le port). Härmed avsågs underhåll, som syftade till att förhindra "la détérioration ultérieure du navire".[105] Det ansågs, att ett fartyg efter en avslutad resa ofta var i behov av detta underhåll för att förberedas för en ny resa. Det var då fråga om utgifter för att behålla fartyget i normal standard, icke vad som lades ut för att förbättra det.[106] Med uttrycket "depuis son dernier voyage et son entrée dans le port" avsågs perioden efter det fartyget ankommit i hamn; däremot innefattades ej tiden därefter under ny resa, då art. 191, 7. var tillämplig.[107]

Enligt art. 192 *Code de Commerce* var det nödvändigt att de privilegierade fordringarna intygades på särskilda sätt, vilka varierade alltefter fordringens natur.[108] Saknades ett sådant intyg, förlorades den privilegierade ställningen och fordringen nedsjönk till en oprioriterad. Sålunda uppställdes (art. 192, 5) krav på att de summor, som upplånats och värdet av det gods som sålts för fartygets behov under senaste resan skulle verifieras med en av befälhavaren författad redovisning och konfirmeras med en rapport signerad av befälhavaren och förste styrman för att bevisa lånets nödvändighet.[109] I fråga om leveranser av förnödenheter och utrustning till fartyget krävdes (art. 192, 6), att dessa skulle verifieras med räkningar eller fakturor, som kontrollerats av befälhavaren och attesterats av redaren.[110]

Genomgången av fransk rätt före antagandet av konventionens regler visar, att befälhavarens medverkan vid avslutande av avtal om leveranser och reparationer saknade betydelse för uppkomsten av "privilèges maritime". Detta sammanhänger med att det enligt då gällande rätt inte fanns någon möjlighet, att upplåta konventionell panträtt i fartyget. Lagstiftarens främsta intresse var därför att skapa utrymme för kredit till "l'expédition maritime", utan avseende på om det var befälhavaren eller redaren som sökte denna kredit.

---

105 El-Baroudi s. 64, Carrus s. 23.

106 Carrus s. 23 f., El-Baroudi s. 65.

107 El-Baroudi s. 101, Price s. 196, Carrus s. 22 f.

108 Carrus s. 47, El-Baroudi s. 104, Price s. 196.

109 Carrus s. 49 ff. och dennes anmärkningar om tillämpningen härav; jfr El-Baroudi s. 105 f., Price s. 197.

110 Carrus s. 56 ff., Price s. 197.

ANDRA AVDELNINGEN

BEFÄLHAVAREAVTAL OCH REDAREAVTAL

267 § 5. anger den av lagstiftaren tänkta modellen för ingående av sådana avtal, som medför uppkomsten av sjöpanträtt. Enligt denna är det befälhavaren, som i denna sin egenskap företar här ifrågavarande rättshandlingar. Utvecklingen har emellertid medfört, att man i praktiken ställs inför situationer som avviker från det angivna schemat. Dessa avvikelser kan bero på att någon annan representant för rederiet uppträder som avtalsslutande part i stället för befälhavaren, eller att redaren själv på olika sätt ingriper i vad man med utgångspunkt i lagstiftningen skulle kunna beteckna som befälhavarens traditionella handlingssfär. I alla dessa situationer ställs man inför problemet, om dessa avvikelser från det stadgade mönstret har någon inverkan på tredje mans möjligheter att erhålla sjöpanträtt i fartyget. Det är denna fråga, som skall bli föremål för behandling i de närmast följande kapitlen.

I kap. III ges först en allmän beskrivning av den legala utgångsmodellen för rättshandlingar, vilka ger upphov till sjöpanträtt. I samband härmed redovisas de rättspolitiska motiv som bildar grundvalen för detta stadgande. Mot denna bakgrund prövas därefter i vad mån olika former av ingripanden från redarens sida får någon effekt på uppkomsten av sjöpanträtt. I kap. IV behandlas den situationen där redaren utrustat befälhavaren med en särskild fullmakt att företa rättshandlingar, medan undersökningen i kap. V tar sikte på fall där redaren ingått s.k. årskontrakt om leverans av bunkers, proviant och fartygsutrustning. Kap. VI slutligen behandlar frågan om sjöpanträttens uppkomst då rederiagenter och skeppsklarerare uppträder som avtalsslutande parter. Härvid undersöks dels i vilken utsträckning dessa representanter kan påräkna sjöpanträtt enligt 267 § 5. för fordringar som grundar sig på av dem gjorda utlägg, dels ock frågan huruvida de genom att infria sjöpantberättigade fordringar kan överta de med fordringarna förenade sjöpanträtterna.

Kapitel III

DEN LEGALA UTGÅNGSMODELLEN

1. *Befälhavareavtal enligt 267 § 5.*

Enligt 267 § 5. är det endast de s.k. befälhavareavtalen som ger upphov till sjöpanträtt i fartyget. Härmed avses avtal, som ingåtts eller åtgärder som vidtagits av befälhavaren i denna hans egenskap. Som redan tidigare anmärkts, uppställs dessutom krav på att rättshandlingen skall ha företagits utom fartygets hemort samt ha varit nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Samtliga dessa rekvisit måste vara uppfyllda, för att fordringshavarens krav skall vara utrustat med sjöpanträtt. Avsikten är att i detta avsnitt klargöra den närmare innebörden av kravet på att rättshandlingen skall vara företagen av befälhavaren i denna sin egenskap. De övriga för sjöpanträttens uppkomst nödvändiga rekvisiten kommer att bli föremål för särskild behandling i den tredje avdelningen och skall därför inte ägnas någon uppmärksamhet i detta sammanhang.

Stadgandet implicerar uppkomsten av en avtalsrättslig bundenhet, varvid sjöpanträtten utgör ett accessorium till det sålunda uppkomna avtalet. Kravet på att rättshandlingen skall vara företagen av befälhavaren i denna hans egenskap innebär dels att befälhavaren skall vara den avtalsslutande parten, dels ock att den företagna åtgärden skall falla inom området för dennes ställningsfullmakt. För att avgöra frågan om en uppkommen fordran är utrustad med sjöpanträtt, räcker det sålunda icke med att konstatera vem som rättshandlat — redaren, befälhavaren eller någon annan; det krävs också en kvalificering av den företagna åtgärden för att utröna, huruvida den omfattas av befälhavarens legala behörighet. Sjöpanträtt uppkommer icke om redaren själv rättshandlat och inte heller om befälhavaren slutit avtal, som inneburit ett överskridande av den legala behörigheten, även om detta skett med stöd av en av redaren utfärdad särskild fullmakt.[1] I det senare fallet är befälha-

[1] Se Rygh s. 98 f., Jantzen, Rederansvar, s. 132, Knoph s. 338, Klæstad, Rederansvaret, s. 149, Platou s. 117.

varen att likställa med vilken annan person som helst, som företar rättshandlingar på grund av fullmakt från redaren, och man kan ej längre säga att han uppträder i denna sin egenskap.

Man finner alltså, att det råder ett funktionellt samband mellan, å ena sidan befälhavarens behörighet att rättshandla med bindande verkan för redaren och, å andra sidan uppkomsten av sjöpanträtt för de av befälhavaren ingångna avtalen.[2] Rättshandlingar utom ramen för den legala fullmakten kan därför aldrig ge upphov till sjöpanträtt.

Det finns därför anledning att närmare undersöka sjölagens regler om befälhavarens ställningsfullmakt.

2. *Befälhavarens ställningsfullmakt*

Den tid är sedan länge förbi, då redaren själv medföljde sitt fartyg för att övervaka arbetet ombord och representera fartyget i de olika hamnarna samt där vidta alla åtgärder som var nödvändiga för att genomföra resan. Efter hand som redaren började leda de olika expeditionerna från land, framträdde behovet av att överflytta dessa funktioner på befälhavaren, som redan hade den största makten ombord och fungerade som expeditionens nautiske ledare.[3] Denna utveckling medförde, att befälhavaren under slutet av 1800-talet intog ställningen såsom redarens ende nautiske och kommersielle representant under fartygets resor.[4] Det är mot denna bakgrund man har att se den rättsliga regleringen av befälhavarens ställning i gällande sjölagar.

I 1864 års sjölag uppfattades befälhavarens ställning till rederiet såsom ett sammansatt förhållande av *locatio conductio operarum* och *mandatum*.[5] Den omständigheten, att befälhavaren övertagit redarens kommersiella funktioner och att redaren icke hade möjlighet att nå kontakt med befälhavaren under fartygets resor, gjorde det nödvändigt att befälhavaren utrustades med en vidsträckt fullmakt att ingå rättshandlingar med bindande verkan för redaren. En sådan fullmakt var emellertid icke behövlig i fartygets hemort, där redaren förutsattes vara närvarande att själv ombesörja fartygets angelägenheter. I 41 § uttalades också, att befälhavaren där icke ägde rätt att utan särskild fullmakt

---

[2] Se t.ex. Siesby s. 33, 44, 62.

[3] För en närmare redogörelse om denna utveckling se Klæstad, Rederansvaret, s. 1 ff. och Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 25 ff.

[4] Jfr Beckman sist a.a. s. 32.

[5] Motiv 1863 s. 86, Hambro s. 61.

ingå för redaren bindande avtal med undantag för besättningens förhyrande. Utanför fartygets hemort var däremot befälhavaren enligt samma stadgande behörig att sluta avtal, som angick fartygets utrustning, underhåll och befraktande samt i övrigt var nödiga för resans utförande. Enligt 42 § ägde befälhavaren också upplåna pengar eller sälja av lasten för att anskaffa nödiga medel, för de behov som uppstod utom fartygets hemort. Detta kunde emellertid endast ske om befälhavaren först inhämtat redarens föreskrift eller om så icke kunde äga rum, sedan behovet styrkts genom besiktning eller genom konsuls eller annan myndighets intyg.[6]

Det framgår härav, att befälhavarens fullmakt var begränsad till företagande av rättshandlingar med viss ändamålsinriktning, nämligen sådana som avsåg fartygets utrustning, underhåll och befraktande. Det torde emellertid icke ha varit tillräckligt att den av befälhavaren vidtagna åtgärden avsåg nämnda ändamål för att rättshandlingen skulle anses falla inom ramen för den legala fullmakten. Ett ytterligare krav synes av ordalydelsen att döma ha varit, att åtgärden också var nödvändig för den konkreta resans utförande.

I 1891 års sjölag bibehölls skillnaden mellan befälhavarens fullmakt i och utom fartygets hemort.[7] Medan befälhavaren i fartygets hemort icke utan särskilt bemyndigande ägde ingå annat avtal för redarens räkning än angående besättningens förhyrande, stadgades i 48 § 1 st. att han i denna sin egenskap hade fullmakt att när fartyget befann sig utom hemorten för redarens räkning "sluta avtal och ingå förbindelser angående allt sådant som avser resans utförande, såsom fartygets utrustning, proviantering och underhåll". Enligt 49 § var befälhavaren också behörig att vid behov av pengar för dessa ändamål utom fartygets hemort anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av redarens gods eller av lasten. Kravet på att behovet skulle styrkas genom besiktning eller intyg hade frånfallits.

Omfånget av befälhavarens behörighet var bestämt sålunda, att han hade rätt att sluta avtal som avsåg resans utförande. Såsom exempel på sådana avtal nämndes åtgärder som avsåg fartygets utrustning, provian-

[6] Se närmare beträffande fullmaktens omfång Hambro s. 83 ff., Dahlström s. 65 ff.

[7] 48 §. Sjölagens regler har beskrivits som en påbyggnad av de allmänna reglerna om företrädarskap (fullmakt och negotiorum gestio), se Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 231 f., Motiv 1887 s. 50 ff.

tering och underhåll. Alla åtgärder som hade avseende på den konkreta resans utförande föll därmed inom ramen för befälhavarens fullmakt. I förhållande till motsvarande stadgande i 1864 års lag torde det här vara fråga om en utvidgning av befälhavarens behörighet. Kravet på att åtgärden skulle vara nödvändig för den konkreta resans utförande hade bortfallit. Det var tillräckligt att åtgärden stod i samband med en förestående eller redan påbörjad resa, utan att den för den skull behövde vara nödvändig för den aktuella resans utförande.

Genom ändringar i samband med 1936 års revision av sjölagen erhöll stadgandet om befälhavarens ställningsfullmakt en ny lydelse. Denna revision avsåg att utjämna skiljaktigheterna mellan befälhavarens fullmakt inom och utom fartygets hemort samt att åstadkomma en språklig överensstämmelse med de år 1928 antagna nya reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt för befälhavareavtal.[8] Enligt den nu gällande regeln i 64 § 1 st. är befälhavaren i denna sin egenskap behörig att på redarens vägnar företa rättshandlingar, som avser fartygets bevarande eller resans utförande. Befälhavaren har sålunda samma behörighet att rättshandla för redaren vare sig fartyget befinner sig inom eller utom hemorten. Han äger också enligt 64 § 2 st. upplåna medel eller sälja av redarens gods eller av lasten om det uppstår behov av pengar för ändamål, som avses i första stycket.

Denna befälhavarens behörighet att företräda redaren kan med fog karakteriseras som en ställningsfullmakt.[9] Den företer också stora likheter med avtalslagens ställningsfullmakt i 10 § 2 st.[9a] Liksom fullmäktige blir icke heller befälhavaren bunden av de rättshandlingar han i denna sin egenskap ingått på redarens vägnar. Å andra sidan finns vissa skiljaktigheter. Fartygsbefälhavaren behöver sålunda icke inta sin ställning på grund av avtal med huvudmannen-redaren. Även om detta för-

---

[8] Se SOU 1936:17 s. 44 ff., NJA II 1936 s. 282 ff.

[9] Se närmare härom Beckman sist a.a. s. 107 ff; jfr Grönfors sist a.a. s. 221, Tiberg, Mellanmansrätt, s. 47.

[9a] I förhållande till avtalslagens regel uppfattas befälhavarens legalfullmakt enligt sjölagen såsom en specialreglering av ställningsfullmakt. Grönfors sist a.a. s. 136 anmärker dessutom att sjölagens reglering av fartygsbefälhavarens rättsliga ställning synes ha spelat en betydande roll såsom vägröjare för en allmän ställningsfullmakt. Det anförda innebär emellertid inte att de båda stadgandena kompletterar varandra i den meningen, att de i 10 § 2 st. avtalslagen ingående rekvisiten skall kumuleras med de i 64 § sjölagen upptagna; jfr Grönfors sist a.a. s. 150 f.

hållande är det mest vanliga, kan jämlikt sjölagen 63 § och sjömanslagen 46 § i vissa fall ny befälhavare förordnas av svensk konsul i utlandet eller av fartygets gamla befälhavare, och i andra fall kan styrmannen eller om flera styrmän finns, den främste av dem träda i stället.

Av större intresse i detta sammanhang är emellertid att behörighetsgränserna bestämts annorlunda än i avtalslagens regel. Befälhavaren har behörighet att företa rättshandlingar som avser fartygets bevarande eller resans utförande. Härigenom har åstadkommits en precisering av fullmakten till ett i princip fast avgränsat omfång. Fullmakten hänför sig till ett visst fartyg och en viss resa.[10] Befälhavaren kan alltså icke avtala om t.ex. leveranser av förnödenheter till något annat fartyg än det på vilket han är anställd. Han kan ej heller förbinda sig att ta sitt behov av bunkers för kommande resor hos en viss leverantör.

I andra avseenden är emellertid fullmakten ganska vidsträckt. Den omfattar inte blott för fartygets bevarande eller resans utförande sedvanliga utan även mera ovanliga rättshandlingar.[11] Trots den i stadgandet företagna preciseringen är gränsen för behörigheten så vag att det ofta uppkommer tvekan om dennas exakta sträckning. En närmare undersökning härav synes därför vara befogad. Det nära sammanhanget med de i 267 § 5. uppställda rekvisiten för sjöpanträttens uppkomst för befälhavarens avtal ger emellertid anledning att företa denna undersökning först i samband med den senare i avhandlingen planerade behandlingen av dessa rekvisit.[11a]

Likheterna med den allmänna ställningsfullmakten i avtalslagen reser frågan i vad mån den speciella regleringen av befälhavarens behörighet i sjölagen utesluter en komplettering av denna reglering genom en tillämpning av avtalslagens regel om ställningsfullmakt.[11b] I och för sig kan ej antas att behörighet enligt 10 § 2 st. är utesluten därför att med viss ställning förenad behörighet reglerats i speciella lagbestämmelser. Man kan därför tänka sig en behörighet som sträcker sig längre än vad

---

10 Se t.ex. Beckman sist a.a. s. 150.

11 Beckman sist a.a. s. 150 f., jfr Grönfors sist a.a. s. 222 f.

11a Se nedan kap. X:2.

11b Om man ser problemet ur teoretisk synvinkel uppkommer i själva verket två frågeställningar, nämligen dels frågan om befälhavarefullmakten är att betrakta som ett specialfall av ställningsfullmakt enligt avtalslagen, så att bestämmelserna kompletterar varandra inom det centrala området, dels ock frågan om en befälhavare kan ha en vidaregående ställningsfullmakt, än den sjölagen ger honom, på grund av avtalslagen.

som framgår av de speciella reglerna. Man har också antagit, att avtalslagens allmänna regel om ställningsfullmakt i princip är möjlig att använda även på fartygsbefälhavaren.[12]

Detta skulle innebära att stadgandet i 64 § sjölagen om befälhavarens behörighet icke vore exklusivt i den bemärkelsen, att det helt ut reglerade alla frågor som hade med befälhavarens ställningsfullmakt att göra. Att stadgandet i denna bemärkelse icke är exklusivt har förutsatts i ett motivuttalande, enligt vilket regeln om ställningsfullmakts upphörande i 15 § sägs vara tillämplig på fartygsbefälhavare.[13] I doktrinen har antagits att tillämpligheten av detta uttalande icke avsetts vara inskränkt till detta enda fall.[14] Det torde därför finnas skäl att falla tillbaka på avtalslagens allmänna regel om ställningsfullmakt, då det av sjölagen 64 § varken uttryckligen eller tolkningsvis framgår, att denna regel skall vara uttömmande. Fartygsbefälhavaren synes vara behörig att företa rättshandlingar, vilka varken avser fartygets bevarande eller resans utförande, men som dock ligger inom gränserna för vad en fartygsbefälhavare sedvanligen gör.

3. *Avtal av redare-befälhavare*

Den omständigheten att redare och befälhavare är en och samma person — ett förhållande som är vanligt i den mindre sjöfarten — medför att man ställs inför frågan, huruvida regeln om sjöpanträtt är tillämplig med avseende på avtal ingångna av en person, som har denna dubbla funktion. I och för sig stämmer situationen icke väl överens med den legala utgångsmodellen, som ju noga skiljer mellan avtal som slutits av redaren och sådana som ingåtts av befälhavaren. Ur denna synvinkel skulle det därför icke vara överraskande om regeln saknade tillämpning i dylika fall. Å andra sidan skulle man då förneka uppkomsten av sjöpanträtt där den som bäst behövdes, nämligen i den mindre sjöfarten. De nordiska sjölagarna före inkorporeringen av sjöpanträttskonventionen innehöll inga regler i denna fråga. Med stöd av motivuttalanden antog såväl doktrin som praxis att sjöpanträtt uppkom för rättshandlingar som redaren-befälhavaren företog i sin egenskap av befälhavare.[15]

---

[12] Grönfors sist a.a. s. 231 f., Beckman sist a.a. s. 116.

[13] Bet. 1914 s. 87 i.f., 96.

[14] Grönfors sist a.a. s. 232.

[15] Se t.ex. Klæstad, Rederansvaret, s. 70 ff., Beckman, Fartygsbefälhavaren II, s. 353 ff.; jfr Motiv 1887 s. 15.

Gällande rätt intar den ståndpunkten, att det för sjöpanträttens uppkomst är utan betydelse om befälhavaren tillika är redare.[16] Det kan emellertid icke betyda, att alla avtal av redaren-befälhavaren ger upphov till sjöpanträtt. Förutsättningen är alltjämt att vederbörande uppträder i sin egenskap av befälhavare. Det är därför nödvändigt att i det konkreta fallet ta ställning till om rättshandlingen företagits i hans egenskap av redare eller befälhavare. Denna fråga får avgöras med hänsyn tagen till den handlandes uppträdande samt till arten av de rättshandlingar, som företagits. Man får fråga sig om befälhavaren skulle ha företagit rättshandlingen om han icke tillika vore redare. Blir svaret nekande, får det antas att vederbörande uppträtt i sin egenskap av redare och den på grund av rättshandlingen uppkomna fordringen saknar då sjöpanträtt.[17]

Faller rättshandlingen inom gränserna för befälhavarens ställningsfullmakt, talar presumtionen för att redaren-befälhavaren handlat i sin egenskap av befälhavare. Detta gäller utan tvivel i det fall då motparten icke känt till att befälhavaren även var redare. Situationen är här densamma, sedd ur motpartens synvinkel, som om redaren och befälhavare är olika personer. Men även om motparten haft vetskap om att befälhavaren också var redare, får antas att han har rätt att utgå ifrån att vederbörande uppträder som befälhavare när rättshandlingen faller inom området för den legala fullmakten. Motpartens kännedom om avtalskontrahentens dubbla funktion kan inte sägas ge honom stöd för ett antagande, att rättshandlingen företagits av vederbörande i hans egenskap av redare. Presumtionen för att avtalet ingåtts av befälhavaren i denna hans egenskap kan endast förlora sin verkan i de fall, där vederbörande uttryckligen säger sig handla i sin egenskap av redare eller på annat sätt genom sitt uppträdande låter motparten förstå detta.

I den mån redaren-befälhavaren icke tillkännagivit i vilken egenskap han handlat, får man alltså ta ställning till om den företagna åtgärden omfattas av befälhavarens legala fullmakt. Gör den det, anses avtalet slutet av befälhavaren i denna hans egenskap och sjöpanträtt uppkommer. Gör den det inte, har avtalet ingåtts av vederbörande i hans egenskap av redare och någon sjöpanträtt uppkommer inte. Bedömningsgrunderna är sålunda desamma som vid en prövning av huruvida befälhavaren, som icke är redare, överskridit sin behörighet varvid frågan

[16] Se 267 § 5. SjöL.

[17] Se t.ex. ND 1937 s. 153 (Bergen) och 1939 s. 164 (Oslo).

gäller om redaren är bunden av befälhavarens rättshandling. Man bortser helt enkelt från det förhållandet att befälhavaren också är redare och inriktar sig på en prövning av gränserna för befälhavarens behörighet att ingå för redaren bindande rättshandlingar. Det här sagda synes överensstämma med lagens regel om att sjöpanträtt uppkommer för befälhavarens avtal i denna hans egenskap, oavsett om han tillika är redare.

4. *Avtal av annan än fartygsbefälhavaren*

Såsom framgått av den tidigare framställningen utgår 267 § 5. sjölagen ifrån ett bestämt partsbindningsmönster. I detta är befälhavaren angiven som avtalsslutande part och partsbindningsmedlet är fixerat till dennes ställningsfullmakt. Regeln begränsar sina rättsverkningar — sjöpanträtten — till detta mönster, enär den utgår ifrån att här avsedda rättshandlingar regelmässigt ombesörjes av befälhavaren.

Så är emellertid ofta icke fallet. Befälhavaren är icke alltid i tillfälle att uppträda själv och sluta alla de avtal som är nödvändiga för fartygsdriften. I många fall är det någon annan — styrmannen, förste maskinisten, skeppsklareraren eller rederiagenten — som övertar befälhavarens funktioner och sluter avtal i hans ställe. Man ställs då inför frågan, huruvida dessa avtal är att jämställa med befälhavareavtal och om tredje man kan påräkna uppkomsten av sjöpanträtt till säkerhet för sin fordran gentemot rederiet. Denna fråga kan ej besvaras utan en analys av förhållandena i varje särskilt fall för att avgöra, i vad mån den enskilda situationen överensstämmer med det i regeln angivna partsbindningsmönstret.

Den omständigheten, att någon annan än befälhavaren med bindande verkan för redaren företar en rättshandling, som i och för sig faller inom ramen för befälhavarens legala fullmakt, kan inte medföra att det uppkommer sjöpanträtt. Det krävs att den rättsliga grunden för redarens bundenhet kan anpassas till det i regeln givna partsbindningsmönstret. Utanför regelns tillämpningsområde faller därför inte blott redarens egna avtal, utan också rättshandlingar som företagits av någon annan på grund av särskild fullmakt från redaren.[18] En mäklare eller agent, som har redarens uppdrag att inköpa proviant till fartyget, uppträder som

[18] NRt 1915 s. 908 (NH). Jfr Klæstad, Rederansvaret, s. 54 ff., 81; Platou s. 121 hävdar däremot en motsatt uppfattning. Jfr Knoph s. 118.

representant för redaren och handlar för dennes räkning. Det förhållandet, att rättshandlingen faller inom gränserna för befälhavarens ställningsfullmakt, kan icke föranleda slutsatsen att sjöpanträtt uppkommer som om den rättshandlande uppträtt såsom substitut för befälhavaren.[19]

Det sagda torde gälla även om redaren själv uppträder och inger utomstående den föreställningen, att han i verkligheten är fartygets befälhavare. Hans rättshandlingar kan då icke jämställas med befälhavareavtal.[20] Har däremot redaren uppdragit åt annan att uppträda som befälhavare i en frånvarande befälhavares ställe, torde de rättshandlingar som företas av substitutet vara att jämställa med befälhavareavtal, även om uppdraget icke innebär ett fullständigt inträdande i en fartygsbefälhavares alla funktioner.[21]

Sjöpanträtt kan också tänkas uppkomma på grund av rättshandlingar, som företagits av styrmannen på befälhavarens vägnar, då den senare varit förhindrad att själv uppträda. Denna rätt för styrmannen att uppträda som substitut för befälhavaren framgår direkt av lagen.[22] Principen torde emellertid icke kunna utsträckas till att gälla rättshandlingar företagna av andra besättningsmedlemmar. Om någon av dessa i befälhavarens frånvaro sluter avtal, kan redaren bli bunden därav enligt den allmänna grundsatsen om negotiorum gestio, men sjöpanträtt såsom för befälhavareavtal kan icke uppkomma.[23]

I många fall är det befälhavaren som uppdrar åt någon annan att utföra de göromål som enligt lagen ankommer på honom själv, vilket samtidigt innebär att han delegerar den fullmakt han själv har. Han ger i sin tur t.ex. styrmannen eller en skeppsklarerare fullmakt att inköpa proviant och bunkers till fartyget. Det är allmänt antaget, att

[19] Jfr däremot Platou s. 121, Knoph s. 118 samt rättsfallen ND 1919 s. 353 (SøHa), SHT 1928 s. 322 (SøHa), UfR 1955 s. 9 (DH) samtliga angående varuleveranser på beställning av fartygsrestaurangens hovmästare.

[20] Se dock ND 1921 s. 79 (Kristiania) där domstolen kom till motsatt resultat.

[21] ND 1921 s. 575 (Kristiania).

[22] 63 § SjöL, och 46 § SjömansL. Jfr Klæstad, Rederansvaret, s. 80, Lang s. 349.

[23] Se däremot ND 1906 s. 219 (Trondhjem) där stewarden ombord ansågs ha handlat på den frånvarande befälhavarens vägnar vid begäran om assistans med släckning av brand ombord, med påföljd att krav på sjöpanträtt godkändes enligt 268 § 4. SjöL. Jfr ND 1958 s. 380 (Oslo) och 1959 s. 208 (Porsgrunn) där maskinchefen ansågs sakna såväl sedvanerättslig som legal fullmakt att representera redaren. Så också ND 1906 s. 379 (Trondhjem), 1922 s. 49 (NH), 1925 s. 465 (NH) ifråga om agents utställande av konossement.

befälhavaren har rätt att på detta sätt utse underfullmäktig eller substitut för sig.[24] Det torde icke finnas något skäl att neka sjöpanträtt för avtal, som med stöd av fullmakt ingåtts av någon annan på befälhavarens vägnar och i hans namn. I dessa fall härleder den rättshandlande sin behörighet direkt från befälhavaren och det bereder icke några svårigheter att inpassa situationen i det av regeln angivna partsbindningsmönstret.[25]

En sammanfattning av det sagda ger till resultat att sjöpanträtt uppkommer för avtal som ingåtts av substitut, vars behörighet att rättshandla grundar sig på fullmakt av befälhavaren. Har däremot den rättshandlande uppträtt på grund av särskild fullmakt av redaren själv, låter han sig i allmänhet icke karakteriseras såsom substitut för befälhavaren och någon sjöpanträtt tillkommer ej de fordringar, som grundar sig på dylika avtal.

5. *Sjöpanträtten för befälhavareavtal i rättspolitiskt perspektiv*

Det ursprungliga rättspolitiska motivet för sjöpanträtten för befälhavareavtal är kreditbehovet.[25a] Fartygsbefälhavaren, som normalt var redarens ende representant när fartyget befann sig på resor, hade att sörja för att fartyget kunde fylla sin funktion som transportmedel. Han var därför utrustad med en vidsträckt behörighet att ingå rättshandlingar på redarens vägnar för fartygets behov. Ofta hade han emellertid icke tillräckliga medel att möta alla utgifter som en resa kunde föra med sig. Han var tvungen att handla för en redare som var utom räckhåll och som därför icke kunde furnera honom med pengar. Hans redare var ofta okänd eller i varje fall icke känd för tillräcklig solvens. Befälhavarens motpart, leverantörer eller verkstäder, visste i många fall icke med vem han hade att göra och även om han kunde bedöma

[24] Huvudregeln är att fullmäktigen icke har rätt att sätta annan i sitt ställe. Undantag härifrån antas föreligga där det är utan betydelse för huvudmannen vem som företräder honom, se Almén-Eklund, Avtal, s. 66 ff., Hult, Om fullmakt, s. 24, Arnholm, Privatrett II, s. 139, Klæstad, Rederansvaret, s. 80, Knoph s. 118, Platou s. 120.

[25] Klæstad, Rederansvaret, s. 80 f., Platou s. 120, Knoph s. 118.

[25a] Numera får kanske detta behov ses i viss motsättning till det allmänna kreditbehovet, där vederbörande skall kunna täcka sig genom särskild säkerhet, medan sjöpanträtterna framstår som skyddsmedel för den som inte kan skydda sig själv. Sjöpanträtten för befälhavareavtal står förvisso i en viss särställning; att den finns kvar beror ju delvis på protektionistiska skäl.

detta, var redaren långt borta och kanske oåtkomlig för krav. För tredje man, som inlät sig med fartygets befälhavare var normalt fartyget det enda som utgjorde någon hållpunkt för redarens solvens. Tiden medgav icke efterforskningar beträffande redarens ekonomiska ställning. Fartyget blev på detta sätt det egentliga kreditunderlaget till vilket tredje man satte sin tillit och redarens personliga betalningsskyldighet kom helt naturligt att skjutas i bakgrunden. Det rådde en *faktisk* begränsning av kreditobjektet till sjöförmögenheten, dvs. fartyg och frakt.[26]

Som en konsekvens härav framträngde behovet av en särskild rättighet för tredje man i den egendom, som av honom betraktades som kreditunderlag. Om denne nämligen tvingades att med sin fordring konkurrera med redarens andra fordringsägare i fartyget, skulle han helt tappa intresset för att ge kredit. Denna kredit betraktades som absolut nödvändig för sjöfartsnäringen. Följden blev att ägaren av fordringar, som tillkommit efter avtal med befälhavaren för fartygets behov utom hemorten, utrustades med ett särskilt skydd, en sjöpanträtt, *privilège maritime* eller *maritime lien,* medförande rätt att erhålla betalning ur den egendom som utgjorde basen för kreditgivningen.

I nordisk rätt utvecklade sig också efter tyskt mönster tanken på att låta det faktiska kreditunderlaget utgöra gränsen för redarens ansvar, det s.k. exekutionssystemet, och härigenom skapades ett samband mellan den legalt begränsade ansvarigheten och uppkomsten av sjöpanträtt. Fordringsägaren skulle ha sjöpanträtt i alla de fall där redarens ansvar var begränsat. Det till fartyg och frakt begränsade ansvaret betraktades som det avgörande motivet för att tillerkänna borgenären en sjöpanträtt.

Det kan emellertid konstateras att redareansvarets begränsning sakligt sett icke spelar någon självständig roll för fordringar som grundar sig på befälhavareavtal. Det är mera sällan dessa fordringar uppgår till så stora belopp att begränsningen får relevans.[27]

Genom 1924 års ansvarsbegränsningskonvention och dess inkorporering i de nordiska sjölagarna infördes regeln om redarens personliga ansvar för befälhavareavtalen, ett ansvar som visserligen var begränsat till värdet av fartyg och frakt. Denna förändring innebar dock ett över-

---

[26] Se t.ex. Motiv 1887 s. 186 f., 189 f.

[27] Brækhus, Det begrensede rederansvar, s. 20, densamme i ND 1947 s. 290 f., Grenander, Redareansvaret, s. 20 ff., Pineus i NFT 1939 s. 283 ff.

givande av en väsentlig grund för sjöpanträtten, såsom den uppfattades under inflytande från tysk rätt.[28] Under konventionsarbetet framställdes vid upprepade tillfällen från tysk sida krav på att principen om full parallellitet mellan ansvarsbegränsning och sjöpanträtt skulle upprätthållas. Denna princip förklarades dock icke vara i överensstämmelse med de flesta länders lagstiftningar och det uppställda kravet vann därför inte genklang.[29]

Även om den till fartyg och frakt begränsade ansvarigheten spelat en betydande roll för tolkningen av regeln om sjöpanträtt för befälhavareavtal inom nordisk doktrin och praxis,[30] kan det anmärkas att den nya nordiska lagstiftningen under 1930-talet icke bygger på en parallellism mellan reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt. Det avgörande motivet för sjöpanträtten är behovet av snabb kredit. Rättigheten fungerar som ett kreditmedel icke endast till förmån för redaren utan för alla de i företaget intresserade parterna, de må vara inteckningshavare, lastägare eller andra borgenärer. Det är därför i och för sig av stor betydelse för rederidriften som sådan, att befälhavarens avtal eller åtgärder ger upphov till sjöpanträtt.

Man kan undra om icke samma hänsyn talar för att tillåta uppkomsten av sjöpanträtt också i de fall, där redaren själv uppträder och sluter avtal med leverantörer och verkstäder.[31] Behovet av kredit är lika stort varhelst fartyget befinner sig och vare sig det är befälhavaren eller redaren som uppträder som avtalsslutande part. Den i 267 § 5. gjorda begränsningen till befälhavarens avtal grundar sig emellertid på föreställningen, att det är nödvändigt att i görligaste mån skydda den fasta fartygskrediten. Om man därför tillät sjöpanträtt också för redarens avtal, skulle detta, menar man, allvarligt skada säkerhetsrätten för inteckningshavare. Med hänsyn till att regeln upptar flera andra inskränkande rekvisit, vilka snävt begränsar sjöpanträttens uppkomst, kan det dock ifrågasättas om faran för realkrediten skulle öka för det fall, att också redarens avtal gav upphov till sjöpanträtt. Man kan inte komma ifrån, att den i regeln gjorda begränsningen till befälhavareavtal för med sig att de resultat, som utvinnes vid en tolkning av regeln

---

28 Jfr NJA II 1891 s. 19 f.

29 Procès Verbaux 1910 s. 190; jfr Trappe, Die Schiffahrtshypothek, s. 26.

30 Rygh s. 96 f.

31 Jfr Jantzen, Rederansvar, s. 132.

mot bakgrunden av det rättspolitiska motivläget, i många fall kommer att te sig högst otillfredsställande.

6. *Den praktiska nyttan av sjöpanträtten*

Sjöpanträtten enligt 267 § 5. är sålunda tänkt att fungera som ett verkligt kreditmedel vars syfte är att underlätta för befälhavaren att få kredit utom hemorten. Bland de borgenärer vilka på grund av sina avtal med befälhavaren kan komma i åtnjutande av denna säkerhetsrätt märks främst leverantörer av proviant, rekvisita, utrustning, olja, bensin, smörjolja samt kol, dvs. skeppshandlare och bunkerleverantörer. Till denna borgenärskrets sällar sig också en persongrupp, som med sina tjänster på olika sätt assisterat fartyget under dess uppehåll i hamn eller vid dess ankomst till eller avgång från hamn, såsom stuvare, lotsar, vaktmanskap och bogserbåtsägare. Förmånen av sjöpanträtten tillkommer vidare verkstäder eller varv med vilka befälhavaren träffat avtal om reparationer eller leverans av reservdelar. Vanligt är dessutom att skeppsklarerare eller skeppsmäklare gör anspråk på sjöpanträtt för sina utlägg för fartyget i främmande hamn. Sjöpanträtten tillgodoser sålunda behovet av en kortfristig kredit för de löpande utgifterna, nämligen driftskostnaderna.

7. *Den legala utgångsmodellen och den senare utvecklingen*

Det har redan sagts, att fartygsbefälhavaren ännu i slutet av 1800-talet spelade en betydande roll som redarens kommersielle representant och att flera gällande sjölagar inklusive vår egen reglerar hans funktioner i enlighet härmed. Befälhavarens situation i dag är emellertid de facto en helt annan.

De allt livligare handelsförbindelserna jämte rederinäringens kraftiga expansion och teknikens utveckling har i väsentlig grad medfört förändringar i avseende på redarens möjligheter att själv vidta nödiga dispositioner beträffande sitt fartyg. De förbättrade kommunikationerna — framför allt då telefon, radio och telegraf — har möjliggjort för redaren att få kontakt med fartyget snart sagt var helst detta befinner sig. Utvecklingen på de ekonomiska, sociala och vetenskapliga områdena har haft betydande inflytande på befälhavarens rättsliga ställning och medfört en långtgående arbetsfördelning. Linjetrafikens kraftiga utveckling har framkallat behovet av fasta agenter för att tillvarata fartygens

intressen i utomlandshamnar och på dessa har sålunda överlåtits en mängd funktioner, vilka tidigare handhafts av befälhavaren. Allt detta har medfört att redaren ofta och mera regelbundet finner anledning att själv ingripa i fartygets angelägenheter även utom hemorten. Han är nu icke längre beroende av befälhavaren i samma utsträckning som tidigare. Särskilt vad beträffar linjefarten kan man konstatera, att befälhavaren kommit att skjutas alltmer i bakgrunden och att hans uppgift numera nästan uteslutande omfattar den nautiska ledningen.[32]

Denna utveckling kan sägas ha åstadkommit en klyfta mellan den rättsliga regleringen av befälhavarens ställning och dennes faktiska funktioner i den meningen, att befälhavarens rättsliga behörighet att företa rättshandlingar med bindande verkan för redaren synes vara större än vad som i praktiken är erforderligt. Men har också frågat sig, om det icke föreligger goda skäl att *de lege ferenda* inskränka den vidsträckta behörighet, som lagstiftaren förlänat befälhavaren.[33] Vår egen sjölag ger också exempel på att utvecklingen föranlett en sådan inskränkning. Genom de ändringar i sjölagen som genomfördes 1936 har befälhavaren berövats sin behörighet att bortfrakta fartyget. Att denna inskränkning har ett direkt samband med det ökade redaringripandet torde framgå därav, att man inom sjölagstiftningskommittén uttryckte farhågor för att det kunde uppstå komplikationer mellan redarens och befälhavarens förfoganden i detta avseende, därest icke en ändring kom till stånd.[34] Man må emellertid betänka, att den ovan skisserade utvecklingen icke kan sägas ha träffat all sjötrafik samt att det alltjämt kan uppstå situationer, i vilka det är av väsentlig betydelse för redaren att befälhavaren har en långtgående legal fullmakt att ingå rättshandlingar på hans vägnar.

Även i den holländska sjörätten finner man exempel på att reglerna om befälhavarens ställningsfullmakt har anpassats efter den moderna sjötekniken. Enligt art. 360 i den holländska sjölagen är sålunda befälhavaren behörig att utomlands ingå rättshandlingar på redarens vägnar endast på sådana utländska orter, där redaren icke på annat sätt är representerad.[35] I förhållande till den svenska sjölagens regler om be-

[32] Wüstendörfer, Handbuch, s. 616, Beckman, Fartygsbefälhavaren II, s. 387 f. Jfr Wikander i TfR 1924 s. 254.

[33] Wüstendörfer sist a.a. s. 616, Beckman sist a.a. s. 391.

[34] SOU 1936:17 s. 46.

[35] Völlmar s. 77 f.

fälhavarens ställningsfullmakt innebär den holländska regeln en betydande inskränkning i befälhavarens behörighet.

Man kan sålunda konstatera, att den uppfattning angående omfånget av befälhavarens kommersiella funktioner, som man erhåller vid en genomgång av sjölagens bestämmelser om dennes ställningsfullmakt, icke längre överensstämmer med den faktiska situationen i detta avseende. En mängd funktioner, vilka tidigare handhafts av befälhavaren, har numera övertagits av redaren antingen så att han själv sluter nödiga avtal eller överlåter detta på andra representanter. Denna förskjutning har gjort sig gällande särskilt inom linjefarten. Det har dock framhållits, att redaren alltjämt i större eller mindre utsträckning är beroende av befälhavarens representation — särskilt i trampfart. Detta har till följd att man icke generellt kan påstå, att befälhavarens legala fullmakt numera helt förlorat sin praktiska betydelse.

Det förekommer icke sällan, att redaren själv vidtar åtgärder för fartygets bevarande eller resans utförande, som är eller kan bli nödvändiga under fartygets resor och uppehåll utom hemorten, på så sätt att han personligen eller genom annan på hans särskilda uppdrag ingår avtal t.ex. med en bunkerleverantör eller en skeppshandlare angående leverans av kol, olja, proviant eller fartygsrekvisita, med ett bogserbolag om assistans vid fartygets intagande till kaj i viss hamn, med ett stuveribolag om hjälp med fartygets lastning och lossning, eller med ett varv om reparation av fartyget. Samtliga här avsedda åtgärder faller inom ramen för befälhavarens ställningsfullmakt och denne är sålunda behörig att i denna sin egenskap träffa avtal med tredje man härom. När därför redaren ingriper i dessa och andra liknande avseenden är det fråga om ett redarens övertagande av funktioner, vilka lagstiftaren utgått ifrån att befälhavaren normalt ombesörjer. Här kan ställas frågan vilka skäl som kan tänkas föreligga för redaren till dylika ingripanden i fartygets angelägenheter. Det kan med en gång konstateras att skälen är många, samt att de naturligtvis varierar från fall till fall. Här skall därför endast uppmärksammas några tänkbara skäl av mer generell karaktär.

En anledning till redarens ingripande kan tänkas vara hans önskan att lätta på befälhavarens arbetsbörda, som ofta genom andra arbetsuppgifter är mycket stor under fartygets uppehåll i hamn. En annan anledning kan vara, att läget på världsmarknaden åtstramats till följd av någon politisk situation (t.ex. Suezkrisen), så att en vara som t.ex.

bunkerolja blivit ytterst svåråtkomlig. I sådana fall är det ofta nödvändigt att redaren själv ingriper för att skaffa fram varan till fartyget, så att detta icke onödigtvis blir liggande outnyttjat under någon längre tid. Det torde utan tvivel förhålla sig så, att hans faktiska möjligheter att nå en positiv lösning i detta avseende är större än befälhavarens. Förhållandet kan också vara att redaren av organisatoriska skäl strävar efter att koncentrera inköpen av exempelvis bunkers och proviant för rederiets samtliga fartyg till en särskild inköpsavdelning. Ett ytterligare skäl till redarens ingripande kan vara en önskan att nedbringa fartygets väntetid i hamn såvitt angår åtgärder som rör fartyget. Innan fartyget anlöper någon hamn kan redaren numera vidta åtgärder så att fartyget vid sin ankomst omedelbart erhåller assistans av bogserare att ta sig till kajplats, prompt får leverans av nödvändiga varor eller snabbt får hjälp av stuvare med lossning och lastning. Någon kanske vill invända, att även befälhavaren numera kan komma i kontakt med leverantörer och andra och vidta nödiga arrangemang innan fartyget ankommer till hamn. Detta torde visserligen icke kunna förnekas, men redarens möjligheter härvidlag är dock större, såtillvida som han på fartygets destinationsort kan få personlig kontakt med vederbörande tredje man, antingen genom att själv uppträda, eller indirekt, genom att begagna sig av sin agent på platsen eller anlita någon annan personlig representant. Denna personliga kontakt torde ur många synpunkter vara en avgjord fördel, när det gäller ingående av avtal överhuvudtaget. Förhållandet kan slutligen vara det, att redaren icke har fullt förtroende för befälhavarens kvalifikationer i visst avseende. Detta kan tänkas medföra, att hans själv beslutar sig för att vidta nödiga åtgärder framför att riskera, att befälhavaren sluter mindre lyckliga avtal, som kan komma att utsätta redaren för ekonomisk förlust.

Särskilda skäl till ingripande från redarens sida föreligger i linjefarten på grund av dennas regularitet och koncentration på bestämda hamnar, samt den omständigheten att ofta fler än ett fartyg trafikerar samma trade. Under dessa förhållanden är det förklarligt, att redaren söker rationalisera tillgodoseendet av fartygens olika behov genom att etablera fasta förbindelser med leverantörer och andra serviceorgan. Grunden till en sådan fast förbindelse är i regel ett mellan redaren och vederbörande tredje man ingånget avtal, som innehåller ömsesidiga förpliktelser och rättigheter för parterna.

Den här skisserade utvecklingen ger upphov till nya problem vid till-

lämpningen av regeln i sjölagen 267 § 5. Den legala utgångsmodellen är att befälhavaren befinner sig med fartyget utom hemorten, tvingad att handla för en redare, som är utom räckhåll samt dessutom okänd för befälhavarens motpart. Utvecklingen mot ett intensifierat redareingripande stämmer ej helt med regelns företällning om partsbundenhet genom befälhavarens handlande. Det är dessa problem, som i de kommande kapitlen skall göras till föremål för en närmare undersökning.

Kapitel IV

REDAREINGRIPANDE GENOM SÄRSKILD FULLMAKT

1. *Inledande anmärkningar*

Det har i det föregående konstaterats, att sjöpanträtt är utesluten för fordringar som grundar sig på rättshandlingar företagna av redaren själv eller av någon annan som haft redarens särskilda fullmakt att rättshandla för honom.[1] Förhållandet är alldeles detsamma, om redaren givit befälhavaren fullmakt att företa en rättshandling, som faller utom gränserna för den senares legala fullmakt. Avtal som befälhavaren ingår med stöd av en sådan fullmakt kan icke ge upphov till sjöpanträtt i fartyget. Uttrycket "i denna sin egenskap" begränsar regelns rättsverkningar till åtgärder som faller inom ramen för befälhavarens legala behörighet.[2]

Nu förekommer det emellertid, att redaren ger befälhavaren en särskild fullmakt att utföra något, som i och för sig ligger inom gränserna för hans legala fullmakt och vartill han redan på grund härav äger behörighet. Ur partsbindningsynpunkt är därför den särskilda fullmakten i ett sådant fall en ren överloppsgärning. Redaren blir bunden av befälhavarens rättshandlingar redan på grund av förekomsten av den legala fullmakten. Den intressanta frågan är i stället i vad mån den av redaren utfärdade särskilda fullmakten inverkar på tredje mans möjligheter att erhålla sjöpanträtt i fartyget. Det kan tänkas, att den särskilda fullmakten medför att befälhavaren betraktas som likställd med vilken som helst annan person, som erhållit redarens fullmakt att rättshandla. Om så är fallet, uppkommer ingen sjöpanträtt. Det är också möjligt, att den särskilda fullmakten, på grund av förekomsten av en legal behörig-

[1] Se t.ex. Rygh s. 100.

[2] Se Rygh s. 96 f., Jantzen, Rederansvar, s. 45 f., Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 68.

het, icke tillmätes större betydelse än en instruktion från huvudmannen till fullmäktigen. Under förutsättning att redaren blir bunden av befälhavarens rättshandling uppkommer därför sjöpanträtt, med mindre tredje man varit i ond tro beträffande förekomsten av den särskilda fullmakten.

Båda de antydda uppfattningarna har kommit till uttryck i doktrin och praxis.[3] Det skall emellertid anmärkas, att diskussionen huvudsakligen förts med utgångspunkt från den särskilda fullmaktens betydelse för redarens rätt att begränsa sitt ansvar för befälhavarens avtal. På grund av det tidigare föreliggande sambandet mellan reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt för befälhavareförbindelser, blev frågan om uppkomsten av sjöpanträtt beroende av resultatet av en prövning huruvida redarens intervention hade någon betydelse för dennes legala rätt att begränsa sitt ansvar.

Svaret på frågan om den särskilda fullmaktens betydelse för sjöpanträttens uppkomst kan utvinnas genom en tolkning av uttrycket i "denna sin egenskap" under hänsynstagande till stadgandets rättspolitiska bakgrund. En sådan tolkning kan emellertid icke ske helt isolerad från de tidigare gällande reglerna om ansvarsbegränsning enligt 1924 års konvention. De båda konventionerna tillkom ungefär samtidigt och det är helt klart att man arbetade för att uppnå språklig överensstämmelse. Det är därför nödvändigt att låta reglerna om ansvarsbegränsning komma in i bilden i den omfattning, som befinnes motiverat. För den fortsatta diskussionen är det utan betydelse, att dessa regler numera icke utgör gällande rätt. De gällande reglerna om redarens ansvarsbegränsning grundar sig på 1957 års konvention, vilken inkorporerats i den svenska sjölagen och trätt i kraft den 1 juli 1964. Enligt dessa regler föreligger icke någon rätt för redaren att begränsa sitt ansvar för befälhavarens avtal.

Innan vi går närmare in på uppgiften att fastställa innebörden av uttrycket "i denna sin egenskap", för att därigenom finna ett svar på den uppställda frågan om den särskilda fullmaktens betydelse för uppkomsten av sjöpanträtt, är det nödvändigt att låsa frågeställningen och klargöra under vilka förutsättningar den särskilda fullmakten kan tänkas ha de ifrågasatta rättsverkningarna. Först behandlas de olika typer av fullmakt som i ifrågavarande fall i och för sig kan rubriceras som

[3] Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 135, Rygh s. 96 f., Klæstad, Rederansvaret, s. 148 f., Knoph s. 338, 363.

"särskild fullmakt" (2). Därefter undersöks om det är nödvändigt att den särskilda fullmakten åberopas av befälhavaren vid rättshandlingens företagande (3). Med hänsyn till att det i praktiken är vanligt att redaren ger sin befälhavare instruktioner beträffande företagandet av en viss rättshandling, är det erforderligt att fastställa skillnaden mellan instruktion och fullmakt. Detta är uppgiften för närmast följande avsnitt (4) av förevarande kapitel.

På grundval av det sålunda genomgångna konkreta materialet kan sedan det angivna huvudproblemet närmare diskuteras (5). Slutligen sammanfattas i korthet uppnådda resultat (6).

2. *"Särskild fullmakt"*

Utgångspunkten för den i förevarande kapitel diskuterade frågeställningen är att redaren intervenerat genom att utfärda en särskild fullmakt. Med hänsyn till att fartygsbefälhavaren har en legal fullmakt, en ställningsfullmakt, att företa rättshandlingar med bindande verkan för redaren är det befogat att undersöka på vilka olika sätt den "särskilda fullmakten" kan uppkomma. Undersökningen har i sikte att utreda vilka olika typer av fullmakt som vid sidan av ställningsfullmakten kan fungera som partsbindningsmedel, utan att i detta sammanhang avgöra den särskilda fullmaktens betydelse för frågan om uppkomsten av sjöpanträtt. Behandlingen sker på grundval av skandinaviska fullmaktsregler, vilket är naturligt med hänsyn till att avhandlingens föremål är att klargöra gällande skandinavisk rätt. En annan omständighet som haft betydelse för detta val av utgångspunkt är att flaggans lag enligt allmän uppfattning synes utgöra tillämplig lag med avseende på de materiella fullmaktsreglerna.[4]

Den särskilda fullmakten kan vara uttryckt i en skriftlig handling, varav framgår att befälhavaren har rätt att företräda utfärdaren och ingå en viss rättshandling för honom. Fullmakten utges till befälhavaren för att innehas av honom och företes för tredje man vid rättshandlingens företagande.[5] Fullmakten är i denna mening ett legitimationspapper och karakteriseras som *skriftlig fullmakt*. Syftet med densamma är att fullmäktigen genom företeende av den skall kunna styrka sin behörighet att handla på fullmaktsgivarens vägnar. Tredje man kan

[4] Siesby s. 24.

[5] 16 § AvtL. Se Almén-Eklund, Om avtal, s. 66 ff.

lita på att fullmaktsgivaren blir bunden av fullmäktigens rättshandlingar, i den mån inskränkningar inte följer av fullmakten.

En till sina rättsverkningar likartad typ av fullmakt är den, som består i ett meddelande från redaren direkt till tredje man om att han befullmäktigar befälhavaren att rättshandla för hans räkning.[6] Vid denna liksom vid den skriftliga fullmakten är fullmaktsställningen till existens och omfång bestämd av en utåt synlig fullmaktsförklaring. Med hänsyn till att fullmakten kommit till uttryck i ett meddelande i en eller annan form som är avsett för tredje man talar man här om *självständiga fullmakter.*[7]

En särskild fullmakt kan också föreligga i form av ett meddelande endast till befälhavaren muntligen, per telefon eller i telegram eller brev, som icke är avsett att uppvisas för tredje man.[8] En sådan fullmakt är inte synlig utåt och har icke erhållit en av fullmäktigens uppgifter oberoende tillvaro. Den kan därför icke räknas till de självständiga fullmakterna, utan torde lämpligen betecknas som en *uppdragsfullmakt,* emedan den grundar sig allenast på huvudmannens uppdrag till fullmäktigen.[9]

De här presenterade typerna av fullmakter torde kunna komma i fråga såsom en vid sidan av befälhavarens ställningsfullmakt existerande särskild fullmakt. Fullmaktsreglerna lägger inga hinder i vägen för huvudmannen att förläna fullmäktigen behörighet genom att samtidigt utfärda olika fullmakter, som existerar vid sidan om varandra. Fullmäktigen kan sålunda när så sker åberopa flera grunder till stöd för sin behörighet att handla å huvudmannens vägnar. Vilken av flera fullmakter som i det enskilda fallet ligger till grund för fullmäktigens behörighet att binda sin huvudman, är en fråga som icke kan lösas av lagen, utan som blir beroende på fullmäktigens uppträdande i varje särskilt fall vid företagandet av den konkreta rättshandlingen.

3. *Kravet på företeende*

Ett mycket omstritt problem inom fullmaktsläran är, huruvida tredje man, med vilken fullmäktigen avtalat i fullmaktsgivarens namn, kan gentemot fullmaktsgivaren göra gällande något anspråk på grund av

[6] 13 § AvtL.

[7] Jfr Tiberg, Mellanmansrätt, s. 36, Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 85 ff.

[8] 18 § AvtL.

[9] Tiberg sist a.a. s. 37, Grönfors sist a.a. s. 86 f.

detta avtal, även om fullmäktigen icke åberopat sin fullmakt och tredje man saknat kännedom om dess existens.[10] Det har hävdats, att vid skriftlig fullmakt en sådan konsekvens förefaller att innebära en omotiverad och oväntad fördel för tredje man.[11] De olika uppfattningar, som härvidlag gjort sig gällande, skall emellertid icke närmare behandlas i detta sammanhang.[12] I stället skall problemställningen appliceras på de särskilda förhållanden som här är i fråga.

Frågan har stor betydelse om man har den uppfattningen, att en särskild fullmakt för befälhavaren att företa en rättshandling, som han redan enligt sin ställningsfullmakt är behörig att företa, kan komma att medföra att tredje man icke kommer i åtnjutande av sjöpanträtt för sin fordran. Problemet är, om det för att sjöpanträtten skall gå förlorad krävs, att befälhavaren skall ha åberopat den särskilda fullmakten eller om det är tillräckligt att denna föreligger.

Man måste ta som utgångspunkt, att befälhavaren redan enligt sin ställningsfullmakt är behörig att företa den eller de rättshandlingar, varom den särskilda fullmakten handlar. Det föreligger sålunda en för tredje man synbar yttre omständighet, varigenom han erhåller de upplysningar om befälhavarens behörighet, som är nödvändiga, för att han skall vara säker på att redaren blir bunden av den rättshandling som befälhavaren företar.[13] Huvudmannens bundenhet är emellertid icke den enda rättsverkan av befälhavarens avtal. Samma rättsförhållande medför att tredje mans fordran är utrustad med sjöpanträtt i fartyget. Denna rättsverkan av befälhavarens avtal har lika stor betydelse för tredje man som att det uppkommer bundenhet för redaren. Det är sålunda väsentligt att han vid avtalets ingående känner till, vilka rättsverkningar avtalet kommer att ha.

Utgår man nu ifrån, att en av redaren utfärdad särskild fullmakt kan medföra att befälhavarens avtal icke ger upphov till sjöpanträtt är det klart, att man av hänsyn till tredje man måste uppställa det kravet, att befälhavaren handlar på grund av den särskilda fullmakten. Grundar sig fullmakten på ett meddelande från redaren direkt till tredje man får

[10] Se t.ex. Hult, Om fullmakt, s. 16 ff., Arnholm, Privatrett II, s. 152, Ussing, Aftaler, s. 298, Tiberg sist a.a. s. 36.

[11] Tiberg sist a.a. s. 36.

[12] Se härom Tiberg sist a.a. s. 36, Arnholm, Privatrett II, s. 152, Hult, Om fullmakt, s. 17, Ussing, Aftaler, s. 298. Jfr NJA 1940 s. 109.

[13] Jfr Grönfors sist a.a. s. 85.

detta krav anses uppfyllt. Föreligger en skriftlig fullmakt måste densamma företes för tredje man eller i varje fall meddelas honom, och vid uppdragsfullmakt måste denna åberopas av befälhavaren.[14] Tredje man har ett på rätt och billighet grundat anspråk att bli upplyst om det förhållandet, att befälhavaren vid avtalets ingående icke grundar sin behörighet på den för omgivningen synbara yttre omständigheten, nämligen ställningen som befälhavare. Han utgår naturligen ifrån att befälhavaren uppträder i denna sin egenskap och att han därför har sjöpanträtt för sin fordran. Denna uppfattning är ofta en väsentlig förutsättning för hans kreditgivning. Om tredje mans rättigheter på grund av ett avtal med befälhavaren skulle vara beroende av huruvida den senare har en särskild fullmakt som han ej gör bruk av, skulle det uppkomma en osäkerhet med avseende på tredje mans rättsställning som vore obillig. Denne har ett berättigat krav på att kunna bedöma sin rättsställning redan vid avtalets ingående. Om redaren eller befälhavaren förelägger tredje man en särskild fullmakt att rättshandla, är saken klar. Befälhavaren grundar sin behörighet på den särskilda fullmakten. I annat fall måste tredje man kunna utgå ifrån, att befälhavaren handlar på grund av sin ställningsfullmakt.[14a]

4. *Instruktion eller fullmakt*

Redaren har möjlighet att genom särskilda instruktioner till befälhavaren inskränka dennes befogenhet. Det är självfallet, att redaren i många fall kan finna anledning att begränsa befälhavarens handlingsfrihet, t.ex. förbjuda honom att sluta avtal med andra personer eller att företa vissa rättshandlingar, vartill denne enligt sin allmänna fullmakt har behörighet. Om befälhavaren icke följer de särskilda instruktioner,

[14] Se Motiv 1887 s. 14 f., Jantzen, Rederansvar, s. 46 f. Jfr i tysk rätt Mehringer s. 42, Filzinger s. 25. Se också Schaps-Abraham II § 486 Anm. 19 där det framhålls att det icke är tillräckligt med blotta förekomsten av fullmakten, utan att befälhavaren måste uttryckligen eller tyst (stillschweigend) hänföra sig till densamma; jfr BGHZ 29, 195. Undertecknandet "för redaren av fartyget Z" är dock icke utan vidare ett sådant "Bezugnahme", ty detta kan vara en hänvisning att behörighet föreligger överhuvudtaget. Däremot motsvarar företeendet av brev eller telegram, som innehåller fullmakten, det i uttrycket "mit Bezug" innefattade kravet; jfr Schlegelberger-Liesecke § 486 Anm. 6.

[14a] Knoph s. 117 f., 338, Bentzon s. 75, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 138, Jantzen i ND 1920 s. 261 f. Jfr rättsfallen ND 1914 s. 484 (Kristiania) och 1923 s. 545 (NH).

som redaren har givit honom utan handlar i strid mot desamma, blir redaren ändå gentemot tredje man bunden av rättshandlingen, under förutsättning naturligtvis, att den faller inom fullmaktens gränser. Tredje man behöver ej i varje fall särskilt efterforska huruvida befälhavaren varit befogad att företa rättshandlingen. Han är i sin fulla rätt att helt förlita sig på den för honom uppenbara yttre omständigheten, nämligen att personen, med vilken han ingår avtal, är befälhavare på ett visst fartyg, varmed enligt lag följer, att han har makt att sluta avtal eller företa rättshandlingar av det slag varom fråga är. Ett åsidosättande av särskilda instruktioner har sålunda ingen inverkan på redarens bundenhet. Instruktionerna är en intern angelägenhet mellan redaren och befälhavaren.[15]

Förhållandet är emellertid ett annat, när tredje man insett eller bort inse, att befälhavaren fått särskilda instruktioner att företa en bestämd rättshandling, d.v.s. när tredje man är i ond tro.[16] Redaren blir då icke längre bunden av en rättshandling som ingås i strid med instruktionerna. Det saknas i dylikt fall anledning att skydda tredje man, eftersom denne haft kunskap om redarens vilja. Redaren har genom att utfärda de särskilda instruktionerna inskränkt befälhavarens befogenhet. På grund av tredje mans kännedom om redarens instruktioner torde man kunna påstå att även befälhavarens behörighet inskränkts i förhållande till den ondtroende medkontrahenten så att befogenhet och behörighet kommit på samma nivå. Redarens instruktioner, vilka är kända för tredje man, har dock icke den verkan att en ny fullmakt kan sägas ha uppkommit. Tidigare har framhållits att de särskilda instruktionerna endast angår förhållandet mellan redaren och befälhavaren. Befälhavaren grundar alltjämt sin behörighet på ställningen som fartygets befälhavare och instruktionerna har endast den verkan, att de inskränkt denna behörighet i förhållande till en ondtroende tredje man.

Frågan är nu om de särskilda instruktionerna, som blivit kända för tredje man, har någon inverkan på uppkomsten av sjöpanträtt. Blir instruktionerna under den givna förutsättningen att likställa med en av redaren särskild utfärdad fullmakt? Denna frågeställning aktualiseras endast om man utgår ifrån att den särskilda fullmakten avskär tredje mans möjligheter att erhålla sjöpanträtt för sin fordran. Det är mot denna bakgrund man har att se den följande diskussionen.

[15] Grönfors sist a.a. s. 85 ff.

[16] 11 § 1 st. AvtL.

Man får ha i åtanke, att redaren icke menar att de särskilda instruktionerna skall komma till tredje mans kännedom. Han vill endast därmed dirigera befälhavarens rättshandlande i önskad riktning. Tredje mans kännedom om redarens vilja i detta avseende bibringas honom på initiativ av befälhavaren. Det förefaller därför uppenbart, att den omständigheten att tredje man har vetskap om instruktionerna icke kan medföra bortfall av sjöpanträtten. En motsatt uppfattning skulle föra till att befälhavaren blev den som hade i sin hand att avgöra om sjöpanträtt skulle föreligga. Redaren har icke tänkt sig annat än att instruktionerna skall vara en intern angelägenhet mellan honom och befälhavaren.[17] Man vågar dessutom påstå, att redaren vid sin ordergivning varken har en tanke på ansvarsbegränsning eller sjöpanträtt.

Det har tidigare påvisats att den särskilda fullmakten kan uppkomma på olika sätt. För den här förda diskussionen är det framför allt två fullmaktstyper som har aktualitet, nämligen uppdragsfullmakten och den skriftliga fullmakten. Trots att dessa fullmakter uppvisar väsentliga skiljaktigheter har de gemensamt, att redarens viljeförklaring skall bringas till tredje mans kännedom genom medverkan av befälhavaren. Men eftersom befälhavaren har behörighet att rättshandla på redarens vägnar på grund av sin ställningsfullmakt, föreligger i och för sig en valmöjlighet för honom att åberopa den särskilda fullmakten eller underlåta detta. I detta avseende företer situationen vissa likheter med det fall att befälhavaren erhållit särskilda instruktioner av redaren. Befälhavaren kan handla i strid mot instruktionerna och redaren blir ändå bunden under förutsättning att tredje man är i god tro. Möjligen är det missvisande att här tala om en valmöjlighet för befälhavaren, eftersom denne i förhållande till redaren har en skyldighet att följa den senares instruktioner med risk att i annat fall bli skadeståndsskyldig. I förhållande till godtroende tredje man påverkas emellertid icke rättsverkningarna av befälhavarens rättshandlande i strid mot givna instruk-

[17] Se Mehringer s. 42 som framhåller, att om befälhavaren refererar till ett bemyndigande från redaren man icke däri kan inlägga en önskan hos redaren att vilja bli personligen bunden med hela sin förmögenhet; ofta är det i dylika fall fråga om en instruktion, som ej påverkar panthavarens rättsliga ställning. Jfr också Kruft s. 48 och Filzinger s. 26 där det framhålles, att fullmakten enligt tysk rätt måste vara uttrycklig samt att förhållningsregler och tjänsteanvisningar ej är tillräckliga för att göra redaren personligen ansvarig för befälhavarens avtal.

tioner, liksom de ej heller gör det om befälhavaren underlåter att åberopa en av redaren utfärdad särskild fullmakt. I båda fallen är det den för tredje man synbara yttre omständigheten, befälhavarens ställning, som medför att rättsverkningarna blir desamma i förhållandet mellan redaren och tredje man.

Låt oss anta att redaren i telegram till befälhavaren beordrar denne att inta en viss kvantitet bunkers hos en bestämd leverantör i en angiven hamn. Man kan säga att redaren med denna instruktion avser att inskränka befälhavarens befogenhet. Det är emellertid möjligt att befälhavaren trots detta vänder sig till en annan leverantör.[18] Redaren blir bunden av den rättshandling som befälhavaren företar, under förutsättning att den med vilken befälhavaren avtalar är i god tro.

Låt oss nu anta att befälhavaren följer instruktionerna och vid avtalets ingående med den i telegrammet omnämnde leverantören företer den telegrafiska instruktionen. Är medkontrahenten i detta fall berättigad att utgå ifrån att telegrammet i realiteten är en skriftlig fullmakt, som på detta sätt bringas till hans kännedom? Svaret på denna fråga bör vara nekande. Det bör nämligen krävas, att den i handlingen uttryckta viljeförklaringen typiskt sett är avsedd att företes för tredje man.[19] Detta är att uppfatta som en objektiv förutsättning, varför varken redarens eller tredje mans uppfattning av den särskilda viljeförklaringens innebörd skall äga någon relevans. Den viljeförklaring som avgivits i vårt exempel kan icke sägas vara typiskt avsedd att komma till tredje mans kännedom. Härför fordras, att handlingen är så avfattad, att man av densamma kan utläsa att avsikten är att den skall företes för tredje man.

Det har emellertid tidigare framkommit att även en uppdragsfullmakt kan grunda sig på ett skriftligt meddelande från huvudmannen till fullmäktigen, varvid förutsättningen är att det skriftliga meddelandet endast är avsett för fullmäktigen. Man kan därför fråga sig om icke det i vårt exempel omnämnda telegrammet kan betraktas som en upp-

[18] Jantzen, Rederansvar, s. 47 not 1 hävdar dock en motsatt åsikt, samt framhåller att en instruktion till befälhavaren alltid är en fullmakt och att därför denne icke kan vända sig till någon annan firma. Denna uppfattning går emellertid ej att förena med fullmaktsreglerna. Jfr Klæstad, Rederansvaret, s. 59, Knoph s. 121 f.

[19] Jfr Grönfors sist a.a. s. 85 f., Almén-Eklund, Om avtal, s. 66, 72, Bet. 1914 s. 88, 93.

dragsfullmakt. I det föregående har ju konstaterats, att telegrammet icke var avfattat så att det kunde sägas vara typiskt avsett att företes för tredje man. Skulle man då icke kunna påstå att när befälhavaren visar telegrammet för tredje man, denne är berättigad att uppfatta detsamma som en till befälhavaren meddelad särskild fullmakt, en uppdragsfullmakt, att företa den däri angivna rättshandlingen? Denna fråga är icke helt lätt att besvara. Anledningen härtill är att tredje man icke har någon möjlighet att avgöra, om den skriftliga handling, som han får under sina ögon, är en instruktion eller en uppdragsfullmakt. Ur rent fullmaktsrättslig synpunkt är det heller icke nödvändigt att skilja mellan särskild instruktion och uppdragsfullmakt, ty vare sig man anser det ena eller det andra blir huvudmannen bunden av sin viljeförklaring. Vid uppdragsfullmakt har nämligen tredje mans goda tro ingen betydelse, eftersom fullmäktigens befogenhet och behörighet sammanfaller.[20] Enär diskussionen angår en rättsverkan — sjöpanträtten — som inträder på grund av andra regler än fullmaktsregler, torde man med stöd av undersökningen under (3) härovan kunna hävda, att den skriftliga handlingen måste ha åberopats av befälhavaren såsom en fullmakt samt att denne måste ha företagit rättshandlingen med stöd av denna fullmakt. På detta sätt skiljer man tredje man från den omöjliga uppgiften att avgöra om handlingen är en instruktion eller en fullmakt och låter frågans lösning bli beroende på befälhavarens uppträdande i varje enskilt fall.

En sammanfattning av diskussionen skulle därför ge följande resultat. En särskild instruktion till befälhavaren har i och för sig icke någon betydelse för frågan om uppkomsten av sjöpanträtt. Avgörande för denna fråga är endast huruvida befälhavaren i det konkreta fallet grundat sin behörighet på en av redaren utfärdad särskild fullmakt. En sådan fullmakt kan å andra sidan icke anses föreligga enbart av den anledningen, att tredje man erhållit kännedom om redarens särskilda viljeförklaring. För att viljeförklaringen skall kunna uppfattas som en särskild fullmakt torde krävas, antingen att den typiskt sett är avsedd att företes för tredje man eller att befälhavaren uttryckligen vid rättshandlingens ingående åberopar, att han handlar på grund av särskild fullmakt av redaren.

---

[20] Almén-Eklund, Om avtal, s. 55 f., Bet. 1914 s. 77, Grönfors sist a.a. s. 87, Tiberg, Mellanmansrätt, s. 44.

5. *"I denna sin egenskap"*

Sjöpanträtten i 267 § 5. förutsätter att den aktuella förbindelsen ingåtts av befälhavaren "i denna sin egenskap".

Det är framför allt två uppfattningar avseende innebörden av detta uttryck som står emot varandra. Enligt den ena uppfattas uttrycket som synonymt med orden "på grund av sin legala fullmakt", vilket då anses innebära att från regelns tillämpningsområde utesluts alla rättshandlingar, som befälhavaren ingår med stöd av särskild fullmakt från redaren, vare sig denna angår åtgärd som faller inom eller utom gränserna för den legala fullmakten.[21] Enligt den andra uppfattningen åter skall uttrycket förstås så, att det omfattar varje rättshandling som befälhavaren enligt sin allmänna fullmakt äger behörighet att företa, oavsett om befälhavaren vid rättshandlingens företagande grundar sin behörighet på en av redaren särskilt utfärdad fullmakt. Från regelns tillämpning utesluts enligt denna senare uppfattning endast de rättshandlingar enligt särskild fullmakt, vilka vidgar ramen för befälhavarens legala fullmakt.[22]

En tolkning efter lagens bokstav ger inget stöd för vare sig den ena eller den andra uppfattningen. Går man däremot till konventionstexten återfinner man uttrycket "en vertu de ses pouvoirs légaux", vilket i den officiella svenska översättningen återges med orden "på grund av honom enligt lag tillkommande behörighet".[23] Detta kan synas utgöra ett stöd för, att konventionen verkligen avsett att från regelns tillämpning utesluta rättshandlingar, som befälhavaren företagit med stöd av särskild av redaren utfärdad fullmakt.[24] Frågan blir då, om det i den svenska lagtexten använda uttrycket "i denna sin egenskap" innebär något avsteg från konventionens uppfattning. De svenska motiven till 1928 års lagstiftning innehåller inget uttalande, som kastar ljus över denna fråga. Motivens tystnad kan därför tänkas utgöra bevis för, att man icke avsett att företa någon förändring i förhållande till tidigare rättsuppfattning. Detta för oss över till frågan om den äldre lagstiftningens inställning till här ifrågavarande problem.

1864 års sjölag föreskrev att befälhavaren utom hemorten var behö-

---

[21] Rygh s. 97, Knoph s. 117 f., 338, Klæstad, Rederansvaret, s. 58 ff., Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 135.

[22] Platou s. 116 f.

[23] Se t.ex. Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 140 f.

[24] Jfr Rygh s. 97.

rig att inom vissa gränser ingå rättshandlingar med bindande verkan för redaren (41 §). Redarens ansvar för dylika rättshandlingar var begränsat till fartyg och frakt (12 och 43 §§). Redaren hade sålunda icke något personligt ansvar. Å andra sidan hade den tredje man med vilken befälhavaren ingått avtal "sjöpanträtt" i fartyget för sin fordran (275 § 3. och 278 §). Förhållandet uttrycktes så att borgenären hade förmånsrätt till betalning ur fartyget för fordringar, för vilka rederiet endast häftade med fartyg och frakt. Sjöpanträttens uppkomst var sålunda beroende av att redaren svarade begränsat. Om däremot redarens ansvar var personligt och obegränsat, vilket var fallet om han själv slutit avtal eller om någon annan slutit avtal på hans särskilda uppdrag, uppkom icke någon sjöpanträtt. Denna regel torde även ha gällt avtal som ingåtts av befälhavaren på grund av särskild fullmakt.[25]

I 1891 års sjölag har det såvitt man kan bedöma av motivuttalanden icke varit meningen att förändra denna funktionella relation mellan ansvarsbegränsning och sjöpanträtt för befälhavarens avtal.[26] 7 § 2 st. fastslog, att redaren endast häftade med fartyg och frakt för de förbindelser, som befälhavaren ingått i denna sin egenskap, men icke på grund av redarens särskilda fullmakt. Enligt 48 § ägde befälhavaren i denna sin egenskap, när fartyget befann sig utom hemorten, inom vissa bestämda gränser sluta avtal för redarens räkning.[27] I 268 § 4. åter stadgades, att tredje man hade sjöpanträtt för sin fordran under förutsättning att denna grundade sig på förbindelser, som befälhavaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behov.

Uttrycket "i denna sin egenskap" förekommer här för första gången i den sjörättsliga lagstiftningen och det återfinns i samtliga tre aktuella stadganden. Med utgångspunkt från regeln i 48 § kan det icke råda tvivel om, att uttryckets användande i ansvarsbegränsnings- resp. sjöpanträttsregeln avsåg att låsa de i reglerna omnämnda rättsverkningarna till den situationen, att befälhavaren handlat inom ramen för sin ställningsfullmakt. Avsikten var sålunda att icke tillåta vare sig ansvarsbegränsning eller sjöpanträtt då befälhavaren företog en rättshandling som föll utom gränserna för ställningsfullmakten, men vartill han erhållit behörighet på grund av en av redaren särskilt utfärdad full-

[25] Se Dahlström s. 46, 51, Hambro s. 38, 39, 403.

[26] NJA II 1891 s. 19 f., 135 f.

[27] Här bortses från den särskilda behörigheten enligt 49 § SjöL.

makt.[28] Detta medförde bl.a. att redaren ansvarade personligen och obegränsat för de avtal som befälhavaren ingick inom fartygets hemort och i dessa fall uppkom ej heller någon sjöpanträtt.[29] Enligt 48 § 2 st. saknade nämligen befälhavaren här en legal fullmakt att rättshandla för redaren. För att redaren skulle bli bunden av befälhavarens åtgärder i fartygets hemort krävdes därför att redaren utfärdat en särskild fullmakt för befälhavaren, eller att bundenhet kunde anses föreligga enligt grundsatsen om *negotiorum gestio*.[30]

Detta tillstånd enligt vilket sjöpanträtt var utesluten för befälhavarens avtal, företagna med stöd av en särskild fullmakt som vidgat gränserna för legalfullmakten, får emellertid ej uppfattas som en följd av att redaren i dessa fall var personligen och obegränsat ansvarig. Det grundar sig helt enkelt på förhållandet att 268 § 4. inskränkt uppkomsten av sjöpanträtt till de fall där befälhavaren handlat inom ramen för sin ställningsfullmakt. Sjöpanträtten ansågs nämligen nödvändig endast för att befälhavaren skulle kunna fylla sin legala funktion som redarens representant.

De rättspolitiska skälen för redarens ansvarsbegränsning för befälhavareavtal grundar sig på helt andra förhållanden.[31] Vid sidan om socialekonomiska och protektionistiska skäl, vilka i och för sig icke verkar övertygande, ligger det huvudsakliga motivet i redarens övervakningssvårigheter. Befälhavaren är ju utrustad med en vidsträckt behörighet att rättshandla på redarens vägnar. Då fartyget avlägsnar sig från hemorten, mister redaren kontakten med fartyget och befälhavaren och har därvid ingen möjlighet att kontrollera den senares åtgöranden. Han löper alltså risken att bindas vid kontraktsrättsliga åtaganden, vid vilka han icke önskar bli bunden. Inte heller har han någon möjlighet att lagligen inskränka befälhavarens ställningsfullmakt. Detta skäl för ett begränsat ansvar förlorar emellertid sin verkan då redaren ingriper, antingen genom att själv sluta avtal eller genom att bemyndiga någon annan inklusive befälhavaren att företa en rättshandling på hans vägnar. Genom att ingripa har redaren påtagit sig ett fullt

[28] Knoph s. 117 f. (118 not 1), 128 f., 338, Platou s. 117, Klæstad, Rederansvaret, s. 58 ff., 149.

[29] ND 1931 s. 12 (NH), NJA 1931 s. 76. Jfr Jantzen i ND 1926 s. XVIII och 1927 s. VI, Knoph s. 67.

[30] NJA II 1891 s. 44 f.

[31] Se t.ex. Grenander s. 32 ff.

civilrättsligt ansvar för de ingångna avtalen och det finns ej längre något skäl att skydda honom med en regel, som ger honom rätt att begränsa sitt ansvar.[32]

Den till fartyg och frakt begränsade ansvarigheten i 1891 års sjölag kan därför icke sägas ha utgjort en förutsättning för uppkomsten av sjöpanträtt för befälhavareavtal. Sjöpanträtt kunde uppkomma även om redaren svarade personligen och obegränsat. I motiven till den här diskuterade bestämmelsen anfördes, att "starka skäl syntes tala för att då borgenären — såsom vid alla avtal — själv hade valet mellan att betinga sig en personlig förmånsrätt eller avstå från en sådan och i stället få en privilegierad sakrätt, upprätthålla grundsatsen, att förmånsrätten betingas av den begränsade ansvarigheten".[33] Man menade emellertid, att sjöförmögenheten även i detta fall rent faktiskt utgjorde det egentliga underlaget för fordringsrätten och att den personliga betalningsskyldigheten spelade en underordnad roll.

Den omständighet, som framför allt åstadkommit att åsikterna om den rätta tolkningen av de här avsedda stadgandena gått isär, var den språkliga skillnaden mellan 7 § och 268 § 4.[34] Medan 7 § föreskrev att redarens ansvar var begränsat för avtal som befälhavaren slutit i denna sin egenskap, *men icke på grund av redarens särskilda fullmakt,* talades det i 268 § 4. endast om avtal av befälhavaren i denna sin egenskap. Såväl i doktrinen som i praxis var man ense om att ansvarsbegränsning och sjöpanträtt var utesluten om befälhavaren med stöd av en särskild fullmakt företagit en rättshandling, som föll utom gränserna för ställningsfullmakten.[35] Däremot rådde oenighet i frågan huruvida den särskilda fullmakten kunde avse en rättshandling, som befälhavaren redan på grund av sin ställningsfullmakt var behörig att företa.[36] Övervägande skäl synes emellertid tala för att man accepterar att den särskilda fullmakten även kan avse en dylik rättshandling och att det är just denna situation lagstiftaren haft i åtanke, då han i 7 § tillfogat orden "men icke på grund av redarens särskilda fullmakt".[37] Att redaren icke kunde begränsa sitt ansvar i det fall, där han på grund

[32] Jfr Grenander s. 51 f., Grönfors i TfR 1959 s. 54 ff.

[33] NJA II 1891 s. 137.

[34] Jfr Rygh s. 96.

[35] Klæstad, Rederansvaret, s. 58 ff., Platou s. 117, Knoph s. 117 f.

[36] Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 135.

[37] Beckman sist a.a. s. 135, 138.

av särskild fullmakt utvidgat befälhavarens behörighet i förhållande till dennes legala fullmakt, följer av allmänna civilrättsliga regler och kräver ej särskild reglering.[38] Men även för det fall, att den särskilda fullmakten angick en rättshandling, vilken befälhavaren redan på grund av sin legala fullmakt var behörig att företa, var det med hänsyn till de rättspolitiska motiven bakom ansvarsbegränsningsreglerna följdriktigt, att redaren skulle ha ett personligt och obegränsat ansvar.[39] Därmed var icke sagt, att samma skäl talade för att sjöpanträtt skulle vara utesluten.

Den dominerande uppfattningen i doktrin och praxis synes emellertid ha bortsett från den språkliga skiljaktigheten i de båda stadgandena och antagit, att såväl rätten till ansvarsbegränsning som sjöpanträtten gick förlorade om den aktuella fordringen grundade sig på avtal som befälhavaren ingått med stöd av en särskild fullmakt.[40] Denna uppfattning torde vila på den felaktiga utgångspunkten, att den begränsade ansvarigheten utgjorde en förutsättning för uppkomsten av sjöpanträtt. Att rätten till ansvarsbegränsning uteblev innebar icke någon obillighet gentemot redaren, eftersom denne genom sin intervention så att säga tagit saken i egna händer och därför icke utsattes för några överraskningsmoment.[41] Samma skäl talade emellertid icke för att tredje man på grund av redarens intervention skulle gå miste om sin sjöpanträtt. För honom var det ovidkommande, att befälhavaren haft kontakt med sin redare och att han därvid erhållit en särskild fullmakt att företa en rättshandling, som han redan på grund av de för tredje man synbara yttre omständigheterna var behörig att ingå. Hänsyn till tredje man talade därför för att tillerkänna honom sjöpanträtt för de fordringar som grundade sig på avtal vilka ingåtts av befälhavaren inom ramen för den legala fullmakten, och såvitt angick denna rättsverkan helt bortse från den omständigheten att redaren utfärdat en särskild fullmakt. Detta torde utgöra förklaringen till att ett omnämnande av en av redaren utfärdad särskild fullmakt icke har sin plats i stadgandet om sjöpanträtt i 268 § 4.[42]

[38] Se t.ex. de norska motiven till 70 § Søloven i Jantzen, Rederansvar, s. 46 ff.

[39] Klæstad, Rederansvaret, s. 58 ff.

[40] Rygh s. 96 med hänvisningar. Jfr t.ex. NJA 1912 A nr 156. Se även Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 157 not 51.

[41] Klæstad, Rederansvaret, s. 59, Jantzen, Rederansvar, s. 47. Jfr däremot annan uppfattning Knoph s. 121 f.

[42] Klæstad, Rederansvaret, s. 59 f.

Exakt samma förhållande möter oss vid en jämförelse mellan motsvarande regler i 1924 års konvention om ansvarsbegränsning och 1926 års konvention om sjöpanträtt. Enligt den förra svarar redaren begränsat för vissa närmare bestämda avtal av befälhavaren, som denne ingått på grund av honom enligt lag tillkommande behörighet (Art. 1. 8). Denna begränsning kommer emellertid icke till stånd för såvitt redaren särskilt bemyndigat eller godkänt förpliktelsen (Art. 2. 2).[43] I den numera upphävda svenska lagtexten (254 § 8.) uttrycktes denna bestämmelse så att redarens ansvarighet är begränsad för befälhavarens avtal "utan så är att — — — redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande". Sjöpanträttskonventionen åter föreskriver att sjöpanträtt uppkommer för avtal av befälhavaren, som denne ingått på grund av honom enligt lag tillkommande behörighet (Art. 2. 5).[44] Den svenska lagtexten (267 § 5.) stadgar att sjöpanträtt tillkommer fordringar, som grundar sig på avtal av befälhavaren "i denna sin egenskap".

Den omständigheten, att man i den svenska sjöpanträttsregeln använt sig av uttrycket "i denna sin egenskap", kan emellertid icke anses lämna stöd för uppfattningen, att man härigenom åstadkommit en avvikelse i förhållande till konventionstextens uttryck "en vertu de ses pouvoirs légaux". Att man vid inarbetandet av konventionen i den svenska sjölagen föredragit det nämnda uttrycket torde ha berott på, att man icke funnit anledning att frångå den tidigare gällande regelns ordalydelse, eftersom i sak ingen förändring inträffat. Det finns alltså skäl att betrakta uttrycket "i denna sin egenskap" som synonymt med konventionens uttryck "en vertu de ses pouvoirs légaux", eller som det heter i den officiella svenska översättningen "på grund av honom enligt lag tillkommande behörighet".[45]

Vilken betydelse har då denna slutsats för det i förevarande kapitel behandlade problemet? Vilken inverkan har redarens intervention antingen före eller efter det befälhavaren ingått avtalet eller vidtagit åt-

[43] Den franska originaltexten lyder i detta avseende sålunda: "... lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié cette obligation." Se för den närmare innebörden härav Jantzen, Rederansvar, s. 48 f., Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 31.

[44] Den franska originaltexten använder ordalydelsen: "..., en vertu de ses pouvoirs légaux, ...".

[45] Se Rygh s. 97 och motsvarande norska bestämmelse samt Sindballe s. 465. Jfr Berlingieri s. 221 not 271.

gärden? Kan rekvisitet anses uppfyllt även om befälhavarens avtal eller åtgärd på förhand bemyndigats av redaren eller i efterhand ratihaberats av denne?

Detta tycks vara uteslutet eftersom konventionen bestämmer, att befälhavaren skall ha handlat på grund av sin legala fullmakt. Betydelsen av detta uttryck förefaller klar, om man hänför sig till förarbetena till konventionen om ansvarsbegränsning. Medan 1907 års Venedigutkast icke medgav ansvarsbegränsning för befälhavarens avtal, segrade en annan mening vid Brysselkonferensen år 1909. Man tog hänsyn till att redaren saknade kontrollmöjlighet över befälhavaren under den tid fartyget befann sig på resor. Om ansvarsbegränsning icke beviljades, skulle detta medföra att de nationella lagarna komme att inskränka befälhavarens legala fullmakt. Härigenom skulle åstadkommas en osäkerhet för tredje man. Denne skulle icke kunna ingå avtal med befälhavaren utan att först undersöka om den senare hade behörighet.[46] Efter tyskt mönster infördes därför ansvarsbegränsning för befälhavarens avtal på grund av dennes legala fullmakt. Enligt denna bestämmelse föreskrevs det, att redaren icke hade rätt att begränsa sitt ansvar för befälhavareavtal, som avslutats på grund av uttrycklig fullmakt från redaren. Denna begränsning, som antogs vid den diplomatiska konferensen 1909, kom till definitivt uttryck vid konferensen 1913 genom tillfogandet av föreskriften att begränsning var utesluten om redaren uttryckligen bemyndigat eller ratihaberat avtalen.[47]

Trots att man i det samtidigt framlagda förslaget avseende sjöpanträtt för befälhavareförbindelser saknar uttrycket "en vertu de ses pouvoirs légaux", förefaller regelns direkta härledning till motsvarande regel om ansvarsbegränsning utgöra stöd för att sjöpanträtten endast uppkommer för avtal som befälhavaren avslutat i kraft av den legala fullmakten. Uttrycket tillfördes sjöpanträttskonventionstexten år 1922 av den kommitté som haft i uppdrag att överarbeta förslaget under motivering "pour bien indiquer que la convention n'a pas voulu couvrir des actes illégitimes".[48]

Den här skisserade bakgrunden synes bekräfta, att man icke särskilt beaktat det problem, som kunde tänkas uppstå, om redaren utfärdat en särskild fullmakt för befälhavaren inom ramen för dennes legala full-

[46] Procès Verbaux 1909 s. 102, 103.

[47] Procès Verbaux 1913 s. 16, 17, och 1909 s. 113, 156.

[48] Procès Verbaux 1922 s. 236; jfr Berlingieri s. 220 f.

makt. Man har i stället varit inriktad på att från ansvarsbegränsning och sjöpanträtt utesluta sådana avtal av befälhavaren, som låg utanför den legala behörigheten, men som denne bemyndigats att företa på grund av en särskild fullmakt. Detta innebär, att redarens intervention vare sig före eller efter det befälhavaren slutit avtalet eller vidtagit åtgärden icke har någon betydelse för ansvarsbegränsning och sjöpanträtt annat än om den varit nödvändig för uppkomsten av ett bindande avtal.[49]

Det har emellertid redan tidigare berörts, att starka skäl talar för att redaren bör mista sin rätt till ansvarsbegränsning även i det fall, där befälhavaren under åberopande av en särskild fullmakt företagit en rättshandling, som i och för sig faller inom ramen för hans ställningsfullmakt. Samma skäl gör sig icke gällande i fråga om tredje mans rätt till sjöpanträtt. Redan under förarbetena till konventionen fastslogs, att man icke ansåg det nödvändigt att "subordonner le privilège à la non intervention de l'armateur, pourvu que les autres condisions fussent réunies".[50] Detta uttalande torde innebära, att sjöpanträtten icke var utesluten i fråga om befälhavareavtal, där redaren tillfälligt eller fortlöpande intervenerat.[51]

6. *Sammanfattning*

Utgångspunkten för tillämpningen av regeln i 267 § 5. torde vara, att befälhavaren slutit avtal eller vidtagit en åtgärd på grund av sin ställningsfullmakt. Detta synes icke innebära någon avvikelse i förhållande till tidigare gällande rätt. På grund av detta rekvisit är uppkomsten av sjöpanträtt utesluten i alla de fall, där befälhavaren företagit en rättshandling med stöd av en särskild fullmakt av redaren och rättshandlingen faller utom gränserna för befälhavarens ställningsfullmakt. Detta torde ha varit den situation som man haft i åtanke vid konventionens utarbetande.

Frågan om den särskilda fullmaktens betydelse, när denna angår rättshandling som faller inom gränserna för befälhavarens ställningsfullmakt, är betydligt mer komplicerad. Denna komplikation synes icke ha beaktats av konventionsförfattarna, vilket kan förklaras med att situationen är mindre vanlig. Man har emellertid fog för att beakta och erkänna en särskild fullmakt, även om denna angår en rättshandling,

[49] Berlingieri s. 221.

[50] Procès Verbaux 1909 s. 180 f.

[51] Berlingieri s. 218 f.

vartill befälhavaren redan på grund av sin ställningsfullmakt är behörig att företa. En sådan fullmakt kan nämligen få avgörande betydelse för redarens bundenhet vid den av befälhavaren företagna rättshandlingen. Gentemot ondtroende tredje man kommer den att fungera som en inskränkning av den legala behörigheten. Samma effekt kan åstadkommas genom att redaren ger befälhavaren särskilda instruktioner, under förutsättning att tredje man med vilken befälhavaren sluter avtal känner till dessa.

Svårigheterna att avgöra, huruvida en viljeförklaring från redaren utgör instruktioner eller en särskild fullmakt när den av befälhavaren åberopas i förhållande till tredje man, medför en rättsosäkerhet, vilken ej bör gå ut över tredje man. Ur denna synpunkt finns det anledning att bortse från en eventuellt föreliggande särskild fullmakt och medge sjöpanträtt i de fall, där den särskilda fullmakten har åberopats av befälhavaren. Härför talar också andra skäl. Regeln om sjöpanträtt för befälhavareavtal motiveras av befälhavarens kreditbehov utom fartygets hemort. Detta behov är icke mindre, därför att befälhavaren erhållit en särskild fullmakt av redaren. Sjöpanträtten är vidare avgörande för tredje mans villighet att ge kredit. Ur hans synpunkt är det betydelselöst om befälhavaren grundar sin behörighet på en särskild fullmakt, så länge rättshandlingen faller inom gränserna för den legala fullmakten. Hänsynen till de personer, som i förlitande på uppkomsten av sjöpanträtt ingår avtal med befälhavaren, talar för att frågan om sjöpanträtt föreligger eller ej löses oberoende av en eventuellt föreliggande och åberopad särskild fullmakt från redaren. Varken ur rättsordningens eller tredje mans synvinkel har redaren genom den särskilda fullmakten rubbat förutsättningarna för tillämpning av 267 § 5.

Kapitel V

REDAREINGRIPANDE GENOM ÅRSKONTRAKT

1. *Inledande anmärkningar*

Föremålet för undersökningen i det närmast föregående kapitlet har varit den rättsliga effekten av redareingripande genom särskild fullmakt till befälhavaren. Den där diskuterade situationen avsåg fall, där befälhavaren och icke redaren ingick avtal med tredje man. Den omständigheten, att redaren utfärdade en särskild fullmakt för befälhavaren att företa en rättshandling, förändrade icke partsställningen i förhållande till tredje man.[1]

I förevarande kapitel har däremot frågan huruvida redarens ingripande inverkar förändrande på partsställningen en central betydelse. Undersökningen går ut på att fastställa innebörden av att redaren ingår årskontrakt med tredje man om leveranser av olika förnödenheter till fartyget. Förekomsten av dylika kontrakt innebär i allmänhet icke att befälhavaren är helt frikopplad från att vidtaga åtgärder för att få till stånd en enskild leverans. När befälhavaren i sådana fall medverkar, uppkommer frågan vem av redaren eller befälhavaren, som ingått avtalet. Denna fråga har stor betydelse för leverantören, eftersom endast befälhavarens avtal ger upphov till sjöpanträtt.

Efter en presentation av årskontrakt som avtalstyp (2) följer den närmare fixeringen av problemställningen (3). Innan huvudproblemet och de därmed sammanhängande frågorna upptas till diskussion företas en analys av rättspraxis, varvid domstolsavgöranden från de skandinaviska länderna kommer i förgrunden (4). De resultat, som utvinnes ur denna behandling av praxis, kommer därefter att sammanställas med

[1] Det är emellertid nödvändigt att göra reservation för fall där redaren utgivit eller meddelat fullmakt direkt till tredje man-medkontrahenten, vilket kan medföra att avtalet anses ingånget av redaren.

olika uppfattningar, som kommit till uttryck inom doktrinen (5). På grundval av det sålunda presenterade konkreta materialet kan sedan huvudproblemet diskuteras och utmynna i ett tolkningsförslag (6).

2. *Årskontrakt som avtalstyp*

Det förekommer allmänt att rederibolag sluter avtal med bunkerleverantörer och skeppshandlare angående leveranser av förnödenheter till bolagets fartyg. Förklaringen härtill torde vara, att dessa varor är oundgängligen nödvändiga för fartygets drift samt att fartygets behov att förnya sina förråd härav regelbundet gör sig gällande. Bunker- och proviantbehov är sålunda faktorer vilka tidigt kan förutses av redaren och vilka, särskilt i linjefart, i hög grad lämpar sig för dennes dispositioner i form av leveransavtal under längre tid. Undersökningen kommer också i det följande att inrikta sig på att behandla årsavtal av detta slag. Detta medför, att redarens motpart i rättsförhållandet genomgående kan benämnas "leverantör" eftersom de avsedda överenskommelserna går ut på leverans av varor till redarens fartyg.

Från redarhåll har uppgivits, att initiativet till ingående av årsavtal vanligen kommer från leverantörerna. Dessa har också påstått ha den största nyttan av sådana avtal. En bunkerleverantör eller skeppshandlare är naturligtvis angelägen att inför ett nytt verksamhetsår på ett tidigt stadium ordna avsättning för sina varutillgångar. Ett oljebolag torde exempelvis vara beroende av en förhandskalkyl över vilka avsättningsmöjligheter som kan beräknas föreligga från de olika upplagen, för att kunna planera leveranser av oljan från upptagningsplatsen till skilda lagringsorter. På liknande sätt är en skeppshandlare betjänt av att etablera fasta förbindelser med rederier för att kunna planera sina inköp och ordna sin lagerhållning efter dessa säkra avsättningsmöjligheter.

Det har vidare sagts, att redaren egentligen icke har så stort utbyte av årskontrakten. Så mycket torde emellertid kunna sägas, att det för denne bör innebära en icke oväsentlig trygghet att ha sina fartygs behov av förnödenheter tillgodosedda under en längre tid. Särskilt påtaglig framstår denna fördel under politiskt oroliga tider, då tillgången på en vara under långa tider kan bli mycket knapp. Arrangemanget innebär naturligtvis också en viss bekvämlighet för rederiet med hänsyn till bokföringen av de olika fartygens omkostnader. Dessutom har redaren en direkt ekonomisk fördel av årskontrakt med hänsyn till den

rabatt, som han i allmänhet äger tillgodoräkna sig på grundval av kontraktet.

Större rederibolag ingår i allmänhet icke proviantavtal. Enligt uppgift skulle anledningen härtill vara att redaren anser att fördelarna med ett sådant kontrakt är ganska begränsade. När det gäller proviant vill man ha konkurrens, emedan monopol kan försämra varornas kvalitet och försinka leveranser samt innebära att servicen blir mindre god. Däremot torde mindre rederier vanligen ha fasta förbindelser med skeppshandlare.

Det förekommer ofta att parterna fixerar sin överenskommelse i ett skriftligt kontrakt. Något krav på att avtalet skall vara upprättat på visst sätt föreligger emellertid icke. Ett telefonsamtal, ett telegram eller ett brev kan medföra att avtal kommer till stånd, och ett så ingånget avtal har samma giltighet som en i formellt kontrakt bekräftad överenskommelse. Det torde dock med tanke på framtida bevisning vara lämpligt, att avtalet kommer till uttryck i ett skriftligt kontrakt, som bär båda parters underskrift. Särskilt vanligt är, att överenskommelser om leverans av bunkers och proviant grundar sig på standardformulär, vilka tillhandahålles av leverantören. Villkoren i dylika standardkontrakt kan icke sägas grunda sig på någon överenskommelse mellan parterna i den meningen, att de utgöra resultat av förhandlingar dem emellan. Redaren har att välja mellan att ingå avtal på de uppställda villkoren eller helt avstå från att kontrahera med leverantören.

Årskontrakten kan i allmänhet sägas ge upphov till, å ena sidan, en förpliktelse för redaren att i vissa hamnar låta sina fartyg tillgodose behoven av en viss vara hos en bestämd leverantör samt, å andra sidan, en förpliktelse för denne leverantör att leverera nämnda fartygs behov av denna vara. Omvänt har sålunda redaren enligt kontraktet en rättighet att få varan levererad till sina fartyg, medan leverantören åtminstone har en ensamrätt på leveranser till fartygen, i den mån dessa har behov av varan.

De särskilda rättigheterna och skyldigheterna kan emellertid alltefter parternas överenskommelse ha en större eller mindre grad av bestämdhet. Ett speciellt pris kan vara bestämt, en särskild kvalitet eller sort av varan kan vara avtalad, ett visst förfaringssätt vid de enskilda leveranserna kan vara överenskommet. De tidigare omnämnda standardkontrakten, och särskilt då bunkerkontrakten, ger i dessa avseenden prov på en långt driven bestämdhet. Det enda som i sådana årskontrakt

återstår att fixera synes vara den mängd av varan, som vid de enstaka tillfällena skall levereras. Kontraktstiden är ofta ett kalenderår och avtalet prolongeras därest icke någon av parterna uppsäger det viss bestämd tid före kontraktstidens utgång. De varor som skall levereras angives genom beteckningar på sorter och kvaliteter. Leveransplikten är bestämd till ett visst maximum för hela kontraktstiden och icke sällan förekommer det att dessutom ett visst leveransmaximum för månad eller kvartal stipuleras. De senare villkoren är tillkomna för att förhindra att redaren kräver leverans av hela den angivna maximikvantiteten på en gång. Härigenom skulle leverantörens lager kanske komma att tömmas, med påföljd att han kunde få svårigheter att fullgöra sina förpliktelser gentemot andra rederier. Priset för varan är bestämt till lägsta dagspris på leveransorten eller också mera specificerat i en till kontraktet särskilt fogad prislista, som upptar varans pris per ton i olika hamnar. Vanligen är redaren berättigad till en viss rabatt per levererat ton av varan. Före varje leverans skall redaren skriftligen underrätta bunkerleverantören om fartygets beräknade ankomsttid, varans art och den beräknade kvantiteten. Sådan underrättelse skall också ges till leverantörens representant i den särskilda leveranshamnen någon viss tid före önskad leverans. Betalning för levererade varor skall ske mot leverantörens faktura, som vid leverans i hamnar vilka ligger utanför leverantörens hemort grundar sig på underrättelse från dennes representant i vederhörande hamn. I övrigt innehåller kontrakten en rad villkor vilka avse bl.a. tillvägagångssätt vid leverans, parternas rätt att häva avtalet, leverantörens ansvarsfrihet vid force majeure, prisfluktuationers inverkan på kontraktets giltighet m.m.

I fråga om proviantkontrakten är det däremot av naturliga skäl icke möjligt för parterna att åstadkomma samma grad av bestämdhet. Arten av de varor, som ett fartyg vid varje tillfälle kan vara i behov av kan icke angivas på förhand. Såväl varuslag som önskad kvantitet kommer sålunda att få bestämmas särskilt vid varje leverans. Förutom parternas förbindelser att taga respektive leverera fartygets hela behov av proviant eller annan fartygsrekvisita, innehåller här förekommande standardkontrakt ofta en förteckning över alla de varor, som vederbörande skeppshandlare lagerhåller, ävensom uppgift om priser på de olika sortimenten. Proviantkontrakt är ofta gällande för kalenderår med rätt för redaren att när som helst säga upp avtalet om han icke är nöjd.

3. *Problemställningen*

Trots förekomsten av årskontrakt har, som redan nämnts, befälhavaren i de flesta fall alltjämt kvar ett visst inflytande på de enskilda leveranserna till fartyget. Det kan sålunda krävas en viss aktivitet från hans sida för att en särskild leverans skall komma till stånd. Denna aktivitet angår vanligen framställande av rekvisition, bestämmande av varusort eller kvalitet, uppgift om önskad varumängd eller överenskommelse om pris. Omfattningen av befälhavarens aktivitet vid enskilda leveranser beror på årskontraktets innehåll. I vissa fall kan sålunda hans befattning med leveransen inskränka sig till att han endast för leverantören uppger den kvantitet som önskas, i andra fall åter kan han ha större frihet att bestämma leveranserna.

Den föreliggande situationen kan sammanfattas på följande sätt. En redare har efter förhandlingar med en bunkerleverantör eller skeppshandlare ingått avtal med vederbörande om leverans av varor under en längre tid till sina fartyg. Samtidigt har i större eller mindre omfattning överlåtits på fartygets befälhavare att bestämma ifråga om de enskilda leveranserna av sådana varor till fartygen. I denna situation kan man fråga sig, vem av redaren och befälhavaren som skall anses ha slutit avtal med leverantören om den enskilda leveransen till fartyget. En dylik problemställning torde i andra fall vara helt intresselös, emedan bundenhet för parterna föreligger så snart ett avtal kommit till stånd. Vilken av flera personer med samma behörighet, som slutit ett avtal med en viss tredje man, saknar betydelse för avtalsbundenheten. Varför är det då så viktigt att denna fråga prövas i den här föreliggande situationen? Detta hänger samman med att man i sjörätten kopplat speciella rättsverkningar till avtal som ingåtts av befälhavaren utom fartygets hemort, nämligen uppkomsten av en sjöpanträtt.

En bunkerleverantörs eller en skeppshandlares intresse av att hans fordran på rederiet är utrustad med sjöpanträtt kan vara synnerligen stort. Man föreställer sig den situationen att fordringen icke blir reglerad och att detta hänger samman med att redaren är insolvent och sedermera går i konkurs. Tredje man befinner sig då i den ställningen att han antingen icke får någon betalning för sin fordran, nämligen om denna blott är oprioriterad, eller att han har en förmånsrätt som med mycket god prioritet kan göras gällande i redarens konkurs och till följd av vilken han i de flesta fall också får sitt krav tillgodosett.

Huruvida borgenären för sin fordran har sjöpanträtt beror uteslutan-

de på bedömandet av frågan, vem av redaren eller befälhavaren, som i en aktuell situation slutit avtalet. Ty denna särskilda rättsverkan är, som tidigare anmärkts, kopplad till befälhavareavtalen. Det har också sagts att det grundläggande rättspolitiska skälet att utrusta befälhavarens avtal med en sjöpanträtt ligger i en önskan att tillgodose såväl redarens som tredje mans intressen genom att utrusta vissa fordringar med sjöpanträtt och på detta sätt bereda vägen för befälhavarens kredit. Det kan dock konstateras att den i närmast föregående kapitel skisserade utvecklingen till ett ökat redaringripande här, liksom i fråga om befälhavarens ställningsfullmakt, synes ha verkat försvagande på de rättspolitiska skälen.

Problemställningen kan nu slutligen fixeras på följande sätt. Är det överhuvudtaget möjligt att det kan uppkomma sjöpanträtt för en leverantör, som levererat varor till ett fartyg i fall, där det redan tidigare föreligger ett rättsförhållande mellan redaren och leverantören angående leverans av varor till redarens fartyg under en längre tid? Eftersom sjöpanträtten är kopplad till befälhavarens avtal, förutsätter frågan att befälhavaren i varje fall i något avseende tagit befattning med den enskilda leveransen. Från undersökningen kan därför omedelbart avskiljas sådana fall, i vilka redaren själv helt och hållet omhänderhaft leveransen. I stället skall intresset koncentreras på frågan, huruvida befälhavaren självständigt slutit något avtal beträffande den enskilda leveransen och om detta avtal i så fall medfört uppkomsten av en sjöpanträtt för leverantören.

Problemet synes vara öppet för en hel del synpunkter vilka leder till olika lösningar. Skall problemet lösas på så sätt, att förekomsten av årskontrakt utesluter uppkomsten av sjöpanträtt, eller skall varje enskild leverans anses innefatta ett särskilt avtal, som ger upphov till sjöpanträtt? Skall befälhavarens aktivitet vid enskilda leveranser tillmätas betydelse, så att vid en mindre aktivitet från hans sida någon sjöpanträtt icke uppkommer, medan däremot en större aktivitet medför tillskapandet av en sådan rätt? Eller skall måhända uppkomsten av sjöpanträtt helt dikteras av ändamålsöverväganden med bortseende från vem som i det särskilda fallet slutit avtalet om leverans?

4. *Praxis*

Frågan om sjöpanträtt vid årskontrakt har vållat domstolarna åtskilligt huvudbry. Härom vittnar inte minst det stora antalet avgöranden från

de skandinaviska domstolarna. Denna fråga aktualiseras i allmänhet i sådana fall då rederiet kommer på obestånd — går i konkurs eller träder i likvidation — eller då fartyget blir föremål för exekutiv försäljning. Vanligtvis kan rederiet i dessa fall sägas ha ett ringa intresse av hur denna fråga avgöres. Desto större intresse härav har emellertid andra rederiets borgenärer, vilka för sina fordringar har sjöpanträtt eller annan panträtt i fartyget. För dem kan ett godkännande av sjöpanträtt få till följd att deras egna fordringar kommer i ett sämre läge ur förmånsrätts- och betalningssynpunkt. Det förekommer därför ofta, att särskilt inteckningshavare, vilkas fordringar i förmånsrättshänseende intar sämre ställning i förhållande till de flesta sjöpanträtterna, gör gemensam sak med rederiet eller självständigt intar partsställning gentemot den borgenär, som gör gällande sjöpanträtt.

Det har ansetts lämpligt att redovisa hela det nordiska rättsfallsmaterialet gemensamt framför att företa en särskild presentation av varje lands domstolsavgöranden. De aktuella sjölagarnas bestämmelser om sjöpanträtt för befälhavareavtal är i stort likalydande. I den mån avvikelser förekommer anmärkes detta särskilt. Såvitt angår skandinavisk praxis har icke vidtagits några lagändringar, som kan sägas ha betydelse för här berörda bestämmelser eller som kan motivera en särbehandling av förekommande rättspraxis under 1900-talet. Vid presentationen av materialet används den tekniken, att när så kan ske gruppera de olika avgörandena med hänsyn till den uppfattning, som de antas ge uttryck för.

I rättsfallet *ND 1906 s. 22* hade Norges Højesterett att taga ställning till huruvida A:s fordran på betalning för av honom till ett fartyg levererade bunkerkol var utrustad med sjöpanträtt. A. hade som förutsättning för att han skulle teckna aktier i fartyget, vilket skulle gå i linjefart mellan Stavanger och Kristiania, krävt och genomdrivit att detta skulle taga sitt behov av bunkerkol i Kristiania hos honom för ett fast, oföränderligt pris. Med hänsyn härtill kontraherade A. med firman C. att denna på hans vägnar för ett fast pris skulle leverera bunkerkol till fartyget. Vid leveranser tillgick det så, att C:s bunkerförman gick ombord på fartyget och vände sig till maskinisten med förfrågan när fartyget kunde mottaga kol, samt vilken kvantitet som behövdes, och den begärda kvantiteten blev därefter levererad. Under dessa omständigheter fann domstolen, att A:s kolleveranser hade skett på grund av ett fast kontrakt, som ingåtts av rederiet, samt att befälhavarens befattning därmed icke kunde vara av sådan natur, att enligt sjöfartsloven kunde medges sjöpanträtt för fordringen.

Domstolen synes ha grundat sitt ställningstagande på omständigheterna vid leveranserna. Dessa hade skett helt automatiskt utan att befälhavaren verkställt någon rekvisition, och det hade endast förekommit att från fartyget lämnats uppgift om den önskade kvantiteten. Den omständigheten, att uppgiften härom lämnats av maskinisten och icke av befälhavaren torde emellertid icke ha haft betydelse för målets utgång, alldenstund maskinisten vid lämnandet av uppgiften må anses ha handlat på befälhavarens vägnar. Detta synes också ha varit domstolens uppfattning när den tillade, att befälhavarens befattning med leveranserna icke var av sådan natur, att det på denna grund kunde uppkomma sjöpanträtt. I annat fall skulle detta domskäl framstå som överflödigt, eftersom befälhavaren då överhuvud icke varit verksam vid leveranserna, ett förhållande som knappast av domstolen skulle ha uttryckts på sätt som i domen gjordes. Domen torde sålunda ge uttryck för den uppfattningen, att befälhavarens lämnande av kvantitetsuppgift icke är en tillräcklig grad av aktivitet för att anse avtalet om de enskilda leveranserna vara slutet av honom.

Med samma motivering har sjöpanträtt underkänts i *ND 1931 s. 294* (Bergen). Det ansågs här, att befälhavarens befattning med leveransen icke varit större än då kol levererats på grund av ett med rederiet på förhand ingånget kontrakt. Han hade endast att bestämma kvantitet, något som i och för sig icke var tillräckligt för att uppfatta avtalet såsom slutet av befälhavaren. Det ansågs vidare, att det inte kunde uppstå sjöpanträtt för någon fordran med mindre det var ådagalagt, att befälhavaren verkligen ingått avtalet. Omständigheterna i målet gav emellertid vid handen att befälhavaren icke verkställt någon rekvisition, utan att kolen levererats till fartyget helt automatiskt vid dettas ankomst till hamn. Rederiet hade emellertid icke något leveranskontrakt med leverantören. Det blev dock utrett, att fartyget var tidsbefraktat och att befraktaren tillhörde en rederiassociation, vilken hade ingått kontrakt med leverantören, enligt vilket den senare var förpliktad att leverera kol till alla fartyg som var "owned or operated" av associationens medlemmar. Dessa var å sin sida förpliktade att enligt kontraktet taga fartygens hela behov av bunkerkol hos leverantören. Genom leverans till det i målet aktuella fartyget hade sålunda leverantören endast uppfyllt sin förpliktelse enligt kontrakt med redaren.

I *ND 1939 s. 108* (SøHa) förelåg följande situation. En redare hade slutit avtal med en leverantör angående leverans av bunkerkol m.m. till sina fartyg, under förutsättning att ordern vid varje enstaka tillfälle skulle komma från fartygens befälhavare. Ett av rederiets fartyg erhöll vid ett tillfälle en kolleverans, utan att fartygets befälhavare gjorde någon rekvisition. Leveransen skedde helt automatiskt, och befälhavarens befattning därmed bestod

endast i att han för leverantören uppgav den kvantitet, som han önskade. Man ansåg på grund härav, att leveransen icke skett på befälhavarens beställning utan på grund av det mellan redaren och leverantören föreliggande förkontraktet.

I samtliga hitintills refererade fall, har det sålunda blivit utrett att befälhavarens aktivitet vid varje leverans inskränkt sig till att han för leverantören uppgivit önskad kvantitet. Under sådana förhållanden har det ansetts, att de enskilda leveranserna skett på grund av årskontraktet med rederiet, och att befälhavaren icke företagit någon avtalsslutande åtgärd. Frågan huruvida en av befälhavaren företagen rekvisition skulle ha medfört, att denne därvid kunde ha ansetts slutit det enskilda avtalet, synes emellertid i dessa fall ha lämnats obesvarad.

Denna fråga har däremot vid upprepade andra tillfällen varit föremål för domstolarnas avgörande. I några fall har kravet på sjöpanträtt godkänts just därför att befälhavaren i det enskilda fallet beordrat leveransen.

I *ND 1911 s. 1* hade Sø- og Handelsretten att ta ställning till följande situation (domen fastställd av Danmarks Højesteret *ND 1912 s. 88)*. Mellan en kolleverantör A. och en redare B. förelåg ett kontrakt, som gick ut på att A. under cirka ett år i Rotterdam skulle leverera de bunkerkol, som kunde komma att rekvireras av rederiet till bruk för dess fartyg. Avtalet fixerade ett visst pris per ton för en bestämd sorts kol och B. förpliktade sig att under samma tid ta sitt fulla behov av kol i nämnda hamn hos A. Efter rekvisition av befälhavaren på ett av rederiets fartyg levererade A. en viss kvantitet kol till fartyget. A. fick medhåll i sitt krav på sjöpanträtt. Domstolen ansåg att den nämnda överenskommelsen mellan rederiet och leverantören var att betrakta som ett förkontrakt, vars huvudbetydelse var att ålägga befälhavaren på rederiets fartyg att göra sina beställningar hos A. Det slutliga köpet av det i målet omhandlade partiet hade kommit till stånd genom befälhavarens rekvisition. Domstolen tillade, att det inte var något i överenskommelsen som tydde på att det varit A:s mening att ge avkall på den säkerhet som han, bortsett från överenskommelsen, skulle ha haft vid en sådan beställning.

I förevarande fall synes befälhavarens aktivitet icke ha varit större än att han vid fartygets ankomst till Rotterdam vänt sig till leverantören A. och beordrat leverans av en viss kvantitet bunkerkol. Trots detta har domstolen förklarat att fordringen grundade sig på förpliktelse, som ingåtts av befälhavaren i denna hans egenskap, och sålunda var utrustad med sjöpanträtt. Anledningen härtill synes vara att något defini-

tivt köp av de i målet levererade varorna icke inträffat förrän leverantören fått order om leverans. Befälhavaren har måst företa sig något för att få varorna ombord, och denna hans aktivitet har medfört att ett köpavtal kommit till stånd. Det mellan rederiet och leverantören upprättade kontraktet har icke medfört att befälhavaren betogs möjligheten av att självständigt sluta avtal om leverans av bunkerkol till fartyget. Den enda inskränkning härvidlag har varit hans plikt att med sina beställningar vända sig till just leverantören A. Hans självständighet har emellertid härvid icke varit mindre än redarens, eftersom också denne, enligt avtalet med leverantören, varit förpliktad att göra sina beställningar hos medkontrahenten. Det avgörande synes ha varit att det enligt kontraktet icke förelegat någon köpplikt för befälhavaren, utan att denne självständigt haft att avgöra om och när han önskade tillgodose sina behov av bunkerkol.

En liknande uppfattning har kommit till uttryck i två andra fall, *ND 1922 s. 241* (Kristiania) och *ND 1923 s. 308* (NH). Rättsfallen behandlar två olika rederiers kontrakt med samma oljebolag angående leverans av olja och fett under en längre tid till de fartyg som ägdes eller disponerades av rederierna. I överenskommelserna åtog sig rederierna att köpa sitt förbrukning av olja och fett av leverantören under viss tid och det var bestämt att rederierna skulle instruera sina fartygsbefälhavare att vid behov av bolagets artiklar endast vända sig till bolagets kontor, lager eller representanter. Pris och betalningsvillkor var närmare bestämt i kontrakten. Betalning för levererade varor skulle icke ske på leveransorten, utan mottagandet skulle kvitteras av befälhavaren eller maskinchefen, varefter kvittensen tillsammans med bolagets faktura skulle tillställas rederierna. Kontrakten innehöll också bestämmelse att "hvert skib hefter dog for hvad der er levert".

I *ND 1922 s. 241* fastslog domstolen, att förhållandet var att uppfatta så att rederiet förpliktat sig att under kontraktstiden låta sina fartyg köpa uteslutande hos bolaget, mot att detta å sin sida, för att behålla denna ensamrätt, förpliktat sig att vid inträffade köp begagna billigaste dagspriser och inrymma en bestämd rabatt. Det definitiva köpet ansågs emellertid föreligga först i det ögonblick som vederbörande befälhavare rekvirerade olja eller fett. Ett sådant köp låg inom befälhavarens fullmakt, och bolaget antogs därför ha sjöpanträtt för sin fordran. Domstolen tillade, att parterna också tänkt sig förhållandet sålunda. Detta framgick av bestämmelsen att "hvert skib hefter dog for vad der er levert".

I *ND 1923 s. 308* framhöll sjøretten, att kontraktet var alltför allmänt för att man däri skulle kunna se grundvalen för det aktuella köpet. Först vid befälhavarens rekvisition av den olja, som fartyget behövde, hade ett slutligt köp beträffande denna olja blivit avslutat. Avtalet mellan rederiet och oljebolaget var att betrakta som ett förkontrakt, enligt vilket endast

uppstod plikt att sluta köpavtal. Avtalet i sig självt var inget köpavtal. Köpavtalet hade ingåtts av befälhavaren och detta köp låg avgjort inom ramen för hans legala fullmakt. På denna grund bifölls sålunda bolagets krav på sjöpanträtt. Højesteretten kom till samma resultat som sjøretten och biträdde i det väsentliga underrättens domskäl. Man framhöll dock, att kontraktet mellan redaren och bolaget omfattade alla de fartyg som redaren skulle komma att disponera, således även fartyg som ännu icke existerande rederibolag skulle komma att äga. Detta gjorde det naturligt, att uppfatta kontraktet, icke som ett definitivt avslutat köpekontrakt med varje rederi, utan som ett förkontrakt mellan redaren och bolaget, som innebar förpliktelse för redaren att skaffa bolaget leverans av olja till de fartyg som han under hela kontraktstiden disponerade för egen eller annans räkning. Två ledamöter av Højesterett hade avvikande mening och ville tolka kontraktet så att oljebolaget enligt detta var förpliktat att leverera olja, medan rederiet var skyldigt att betala för denna olja. Såväl pris som betalningsvillkor var bestämda. Det enda som kvarstod att bestämma var den kvantitet, som varje fartyg vid varje särskilt tillfälle skulle ha, vilket var naturligt med hänsyn till att denna måtte komma att bero på varje fartygs behov. Med hänsyn härtill ansåg de två dissidenterna, att leveranserna hade skett på grund av det med redaren avslutade kontraktet och att befälhavarens befattning därmed icke kunde anses vara av sådan art, att det lagligen kunde tillkomma sjöpanträtt för fordringen.

I 1911, 1922 och 1923 års fall[2] har sålunda ansetts, att ett slutligt köpavtal beträffande de enskilda leveranserna icke kommit till stånd förrän befälhavaren verkställt rekvisition. Årskontraktet har därvid förlorat all annan självständig betydelse än att fungera som en instruktion för befälhavaren att vända sig till en viss leverantör. Det har sålunda endast ansetts etablera en allmän överenskommelse mellan redaren och leverantören att i framtiden göra affärer med varandra. Att denna överenskommelse också innehåller de villkor som skall gälla för framtida förbindelser, har icke ansetts ändra det faktum, att det varken föreligger bestämd leveransplikt eller bestämd köpplikt. Det är sålunda befälhavaren som bestämmer om och när den enskilda leveransen skall ske, och hans beställning markerar att ett slutligt avtal kommit till stånd beträffande den enskilda leveransen. Den omfattning, i vilken han i

[2] Jfr UfR 1921 s. 908 (SøHa) som avsåg frågan om sjöpanträtt vid samma typ av kontrakt. Domstolen ansåg, att rederiet enligt kontraktet var förpliktat ta sin eventuella förbrukning av olja från bolaget utan att det förelåg någon förpliktelse att ta en bestämd kvantitet. Slutligt köpavtal beträffande de i målet aktuella varorna ansågs ha ingåtts först genom befälhavarens rekvisition och bolagets krav på sjöpanträtt bifölls.

övrigt medverkar vid bestämmandet av villkoren för det avslutade köpet, blir under angivna förhållanden utan betydelse för frågan, vem som skall anses ha ingått avtal.

Emellertid synes man i senare praxis allmänt ha övergivit den tanken, att vid årskontrakt låta befälhavarens krav på leverans utgöra den enda grunden för att anse avtalet om den enskilda leveransen såsom ingånget av denne. I ett flertal fall där det förelegat årskontrakt har sålunda ansetts, att befälhavarens åtgärder vid de enskilda leveranserna — att framställa rekvisition samt lämna uppgift om önskad kvantitet — icke utgjort tillräcklig grund för uppfattningen att befälhavaren därvid självständigt slutit avtalet.[2a]

I *ND 1928 s. 442* har sålunda Norges Højesterett icke bifallit leverantörens krav på sjöpanträtt för fordran som uppstått på grund av leveranser av bunkerkol efter rekvisition av fartygets befälhavare, enär mellan redaren och leverantören hade ingåtts årskontrakt om leverans av bunkers i vissa hamnar. Domstolen ansåg att det föreliggande kontraktet hade bundit de kontraherande parterna till köp och försäljning på så bestämda villkor, att det för befälhavaren endast återstått att uppgiva den kvantitet som behövdes. Leveranserna ansågs därför, utan hänsyn till att det i kontraktet icke avtalats något bestämt pris för den levererade kolsorten, ha kommit till stånd på grund av det mellan redaren och leverantören föreliggande avtalet.

I *ND 1928 s. 469* (NH) hade ett rederi ingått avtal med en leverantör i USA om leverans av maskinpackningar till fartyget under en viss tidsrymd för ett i avtalet närmare bestämt pris. Leverantören antogs icke ha sjöpanträtt för sin fordran på betalning för varor, som levererats till fartyget efter befälhavarens rekvisition. Rätten ansåg, att det enda som lämnats obehandlat i kontraktet var kvantiteten. Leveransen grundade sig på det mellan redaren och leverantören upprättade kontraktet, vilket icke kunde anses som ett föravtal utan fastmer som ett slutligt bindande kontrakt, som medförde rättigheter och förpliktelser för båda parterna och vars åsidosättande, exempelvis på så sätt att fartyget vänt sig till en annan firma eller leverantören vägrat att leverera packningar till i avtalet stipulerade priser, otvivelaktigt skulle ha medfört ersättningsplikt. Fordringen kunde därför icke antagas grunda sig på förbindelse som befälhavaren i denna sin egenskap ingått.

I *ND 1931 s. 317* (Oslo) var sakförhållandet likartat. Leverantören gjorde emellertid gällande att kontraktet icke etablerat något rättsförhållande

[2a] I tysk rätt har man antagit att befälhavaren slutit avtal om den enskilda leveransen i fall där redaren i sitt ram- eller föravtal med leverantören icke varit förpliktad att köpa sitt behov av bunkers från denne leverantör, se RGZ 81, 283, 287, HansRGZ 1928 B 211, BGHZ 29, 195; jfr Schaps-Abraham II § 754 Anm. 18.

mellan parterna, samt att den i målet aktuella leveransen fick anses vara gjord i enlighet med befälhavarens rekvisition i egenskap av fartygets befälhavare. Vidare framhöll leverantören att kontraktet icke innehöll bestämmelser om varans art eller mängd, ävensom att det i kontraktet icke var angivet något bestämt leveransställe. Rätten fann emellertid att leveransen av varor hade skett på grund av kontraktet med rederiet, och att det följaktligen icke förelåg någon förpliktelse, som befälhavaren hade ingått. Sjöpanträttskravet godkändes därför icke.

Bergen byrett hade i *ND 1933 s. 27* att avgöra huruvida en leverantör, vilken vid två tillfällen levererat kol till ett fartyg efter rekvisition från befälhavaren men i enlighet med ett årskontrakt med rederiet, skulle anses ha sjöpanträtt för sin fordran på betalning för varorna. Kontraktet med rederiet omfattade eventuell leverans av bunkerkol till ett visst bestämt pris under ett år. Rätten fann att avgörande vikt borde läggas på det upprättade kontraktet, på grund av vilket själva köpet av bunkers måste anses ha skett. Befälhavarens medverkan hade sålunda i allt väsentligt endast gått ut på att framställa rekvisition och bestämma kvantitet. Befälhavaren hade visserligen rätt att välja bunkringshamn, men om han valde att gå till den hamn, vilken omfattades av kontraktet, var han tvungen att bunkra hos den i kontraktet aktuelle leverantören och icke hos någon annan leverantör på samma ort. Det framställda sjöpanträttskravet avvisades därför.

Även i *NJA 1936 s. 413* (ND 1936 s. 289) förelåg ett likartat förhållande till bedömande. Ett rederi hade här träffat årsavtal med en firma i utlandet om leverans av bunkerkol i en viss hamn till ett visst pris. Leveranserna skulle omfatta det normala kolbehovet för samtliga de fartyg, vilka ägdes eller tidsbefraktades av rederiet. Befälhavaren på ett av dessa fartyg rekvirerade under besök i hamnen en viss kvantitet kol samt utfärdade erkännande av beställningen och mottagandet av kolen. Rådhusrätten antog att leveranserna med hänsyn till omständigheterna måste anses ha skett under sådana förhållanden, att fordringen vore förbunden med sjöpanträtt i fartyget. Hovrätten, vars dom fastställdes av Högsta domstolen ansåg däremot, att även om den kolleverans som målet gällde — med hänsyn till av befälhavaren utfärdad handling — skett efter rekvisition av befälhavaren, övriga omständigheter i målet gav vid handen, att leveransen grundat sig icke på berörda rekvisition utan på mellan leverantören och rederiet ingånget avtal. Avtalet mellan rederiet och leverantören ansågs innebära att leverantören åtagit sig att till pris som i avtalet angivits i viss hamn leverera det kolbehov, som fordrades av rederiet för bunkring av alla fartyg, som ägdes eller tidsbefraktades av rederiet, samt att rederiet förbundit sig att ta hela sitt behov av kol från leverantören. Sjöpanträtt godkändes därför ej.

Även i fall där hela rättsförhållandet angått en enda leverans och såväl redaren som befälhavaren varit i kontakt med leverantören, har man i senare praxis använt sig av metoden att fastställa graden av befälhavarens aktivitet, för att med hjälp därav avgöra frågan, vem som slutit

avtal med leverantören. En tydlig tendens i senare avgöranden synes vara domstolarnas liberala inställning till frågan om betydelsen av befälhavarens aktivitet. I många fall har det sålunda ansetts, att redaren ingått avtalet, trots att befälhavaren haft en relativt stor frihet att bestämma leveransen.[3] Härnedan skall lämnas en utförlig översikt över de rättsfall, som synes belysa sagda förhållanden.

ND 1927 s. 257 (NH). En redare lovade en skeppshandlare, att denne skulle få leverera proviant och rekvisita till redarens fartyg. Skeppshandlaren överlämnade härvid ett antal listor, som upptog specifikation över de varor, vilka skeppshandlaren hade att leverera. Meningen var, att dessa listor skulle tjäna som underlag för en specificerad uppgift om vilka varor fartyget behövde. Rederiet hade sedan haft kontakt med leverantören och med denne överenskommit om leverans vid två olika tillfällen. Befälhavaren insände därefter på rederiets anmaning rekvisitionsuppgifter, i ena fallet till rederiet, som vidarebefordrade dem till leverantören. Det ansågs, att det mellan redaren och leverantören var träffat ett avtal om leverans till fartyget. Befälhavarens översändande av listorna kunde därför endast ses som ett led i den överenskommelse som träffats, och listorna kunde följaktligen icke uppfattas som någon självständig rekvisition från befälhavaren.

ND 1931 s. 207 (Bergen). Redaren hade enligt en bestämmelse i certeparti förbundit sig att ta fartygets hela behov av kol för resan hos en bestämd firma. Firman sökte betalning för en leverans, som uppgavs ha kommit till stånd efter rekvisition av befälhavaren, samt krävde sjöpanträtt för fordringen. Domstolen framhöll, att bestämmelsen i certepartiet endast omfattade fartygets förpliktelse att taga de för resans fortsättande nödvändiga kolen hos leverantören, under det att varken kolens kvalitet eller priset var omnämnda i denna. Emellertid var ostridigt, att det användes en bestämd standardtyp av kol till denna särskilda fartygstyp och att priset bestämdes efter dagspriset vid tidpunkten för leverans. Befälhavarens enda befattning med köpet bestod sålunda i att han, då leverantörens agent kom ombord, avgav sin uppskattning om den kvantitet som behövdes. Det antogs därför, att bindande avtal om kolleverans hade ingåtts vid förhandlingarna med rederiet, och att det för befälhavaren endast återstod att avge uppgift om kvantiteten. Detta led i köpets fullbordande förmenades vara så underordnat i förhållande till det hela, att avtalet icke på denna grund kunde anses ingånget av befälhavaren.

ND 1930 s. 75 (NH). Vid förhandlingar direkt mellan ett rederi och en

[3] Jfr i tidigare praxis ND 1923 s. 545 (NH) där befälhavaren ansågs ha företagit det slutliga köpet, emedan denne och icke redaren träffat överenskommelse med leverantören om varans kvalitet, samt ND 1923 s. 122 (SøHa) där det egentliga köpet av levererade varor ansågs slutet av befälhavaren, enär redarens överenskommelse med leverantören varken omfattade mängden eller priset på de varor, som skulle levereras.

leverantör träffades avtal om leverans av målerivaror till fartyget. Leverantören skulle få närmare uppgift av fartygets befälhavare hur mycket som behövdes av de olika sorter som beställningen gällde. Befälhavaren och redaren infann sig sedermera på leverantörens kontor varvid befälhavaren självständigt uttog de varor, som skulle levereras till fartyget. Att befälhavaren uppträdde självständigt med hänsyn till bestämmandet av de uttagna vararornas kvalitet och kvantitet m.m. ansågs icke förändra det faktum, att kontraktet var ingånget direkt mellan redaren och leverantören. Även om man icke ville anta att ett sådant kontrakt förelåg redan efter parternas korrespondens i saken, ansågs det likväl avgörande, att redaren var med på leverantörens kontor då befälhavaren uttog varorna. Det kunde icke vara berättigat att i den förevarande situationen lägga den betydelsen i befälhavarens uppträdande, att han företog sig något som hade avseende på slutandet av ett avtal. Med hänsyn till priset för de levererade varorna anmärkte domstolen, att man efter omständigheterna fick utgå ifrån att tillräcklig bestämmelse härom blivit träffad i den mellan parterna föreliggande leveransen. I varje fall kunde det icke anses ådagalagt, att befälhavaren vid sitt uttagande av varor haft något att göra med accepterande av priser.

ND 1931 s. 12 (NH). Befälhavaren hade under fartygets frånvaro från hemorten uppsatt en lista över proviant som fartyget behövde. Listan insändes av befälhavaren till rederiet, vilket i sin tur sände den vidare till vederbörande leverantör. Listan ansågs icke ha det för en rekvisition från en frånvarande till en firma karakteristiska utseende och innehåll, utan framträdde som en notering om fartygets behov. Efter omständigheterna ansågs därför beställningen vara företagen av rederiet. För att beställningen skulle anses ha utgått från befälhavaren, krävdes att det förelegat en otvivelaktig rekvisition ställd till leverantören.

ND 1932 s. 109 (Bergen). En firma hade telegramledes givit ett rederi anbud om leverans av bunkerkol i en viss hamn till ett visst pris. Redaren svarade i brev, att han skulle beordra fartyget till leveranshamnen, under förutsättning att fartyget kunde ta sig fram till denna hamn på de bunkers som det för tillfället hade ombord. Brevet innehöll också uppgift om att fartyget antagligen skulle komma att behöva cirka 40 ton och det förutsattes häri "vanlig befälhavarens 30 dagars tratta". Firman besvarade detta brev och bekräftade att rederiet hade accepterat dess anbud om bunkers till ett visst pris och noterade att rederiet beordrat fartyget till leveranshamnen för intagande av cirka 40 ton bunkerkol. Därefter underrättade redaren firman om fartygets beräknade ankomsttid. Fartyget ankom i rätt tid och intog 57 ton bunkerkol. Firman hävdade att den aldrig erhållit någon egentlig accept på sitt anbud och att det länge var ovisst om fartyget alls skulle anlöpa leveranshamnen. Vidare anförde firman att kolsorten icke varit nämnd och att det slutligen levererades 57 ton efter rekvisition av befälhavaren, i stället för 40 ton som omtalades i korrespondensen med rederiet. Domstolen ansåg utrett, att rederiet i realiteten hade accepterat anbudet under förutsättning att fartyget icke blev i behov av bunkers, förrän det anlände

till leveranshamnen. Eftersom fartyget verkligen kom fram, syntes köpet, för vilket också betalningsvillkoren var avtalade, ha kommit till stånd genom denna accept, i varje fall för så vitt detta avser cirka 40 ton. Det ansågs vara av underordnad betydelse, att icke kolsorten var nämnd i korrespondensen, eftersom det levererades en vanlig standardsort för fartyg av denna typ. Man måste då utgå från att parterna förutsatt att en dylik standardsort skulle levereras. Även om befälhavaren bland förekommande flera standardtyper till samma pris möjligen hade valt just den sort som blev levererad — ett förhållande om vilket det i målet icke förelåg några upplysningar — var detta en omständighet, som enligt domstolens uppfattning helt saknade betydelse. Då det icke var utrett att befälhavaren på annat sätt medverkat vid köpet av de cirka 40 ton, än att han på order av sitt rederi anlöpt leveranshamnen och möjligen anmält sig för leverantören, och sedan tagit emot och kvitterat kolen, förelåg icke någon sjöpanträtt. Detta resultat blev också avgörande för det resterande partiet. Det ansågs nämligen, att även om rederiet nämnt en cirka-kvantitet, köpet i verkligheten gällde det bunkerbehov, som var nödvändigt för resans fortsättande. Vid sådant förhållande skulle det vara utan betydelse om befälhavaren rekvirerade 57 ton eller om han exempelvis begärde att få fartygets förråd fyllda.

ND 1950 s. 390 (Bergen). Ett oljebolag levererade olja till en redares fartyg i utländsk hamn. Leveransen föregicks av en hänvändelse från redaren till hans lokala bunkerleverantör om att denne skulle undersöka möjligheterna för leverans av cirka 40 ton olja till fartyget i den hamn till vilken fartyget var destinerat. Redaren fick efter en tid telefonsamtal från agenten att det utländska oljebolaget kunde leverera cirka 40 ton i en närliggande hamn. Redaren telegraferade därefter till fartyget och anmodade befälhavaren att gå till denna hamn för att bunkra hos den utländska firman. Domstolen ansåg att redaren genom den lokala oljeagenten slutit avtal om köp av intill 40 ton olja. Att icke kvantiteten var slutligt angiven utgjorde inget hinder att anse avtalet fullständigt. Kvantiteten syntes vara att bestämma bl.a. med hänsyn till hur mycket fartyget skulle komma att ha kvar av sina bunkers då det anlände till leveranshamnen, samt till dess behov av olja för att nå fram till nästa hamn där det kunde bunkra och detta var en uppgift, som nödvändigtvis måste lämnas av befälhavaren. Då i föreliggande fall icke heller avtalats om kvalitet eller pris berodde detta på att det var självklart, att rederiet fick ta olja till leverantörens fasta priser och den kvalitet som leverantören hade att offerera. Dessa omständigheter krävde icke något speciellt avtal och det ansågs också tillförlitligt utrett att befälhavaren icke hade ingått något avtal i dessa avseenden.

En sammanfattning av gällande rättspraxis i fråga om uppkomsten av sjöpanträtt vid årskontrakt ger vid handen följande. Sjöpanträtt uppkommer icke därest årskontraktet till sitt innehåll är så bestämt, att

det för befälhavaren endast återstår att uppge önskad kvantitet vid varje leveranstillfälle. Det har i sådana fall ansetts, att befälhavarens aktivitet, då han vänder sig till leverantören och beställer en viss kvantitet, är så ringa, att hans åtgärder och befattning med den enskilda leveransen icke kan sägas utgöra tillräcklig grund för uppfattningen, att han självständigt ingått avtal. I stället har man antagit, att de enskilda leveranserna grundar sig på årskontraktet, vilket i sig innebär ett köp eller i varje fall binder parterna till köp på bestämda villkor. Befälhavarens åtgärder har därvid betraktats endast som en utfyllnad av ett tidigare slutet avtal.

Icke heller i fall där årskontraktet har en mer obestämd karaktär har befälhavarens aktivitet vid de enskilda leveranserna medfört uppkomsten av en sjöpanträtt. Därest befälhavaren i dylika fall endast varit aktiv med avseende på framställande av rekvisition och kvantitetsuppgift, har man ansett övriga moment för bestämmande av den enskilda leveransen vara så självklara eller beroende av faktiska omständigheter, att det icke krävts något särskilt avtal härom. Man har sålunda fastslagit att årskontraktet endast varit skenbart ofullständigt. Även då befälhavaren faktiskt självständigt träffat val om kvalitet eller förhandlat om priser, har det antagits, att avtalet om den enskilda leveransen icke slutits av honom.[3a]

Någon nedre gräns för den grad av aktivitet från befälhavarens sida som kräves för att avtalet skall anses slutet av honom, finnes icke angiven. Det synes emellertid framgå, att man i senare praxis varit mer obenägen att erkänna kravet på sjöpanträtt även i de fall där befälhavaren haft en tämligen fri ställning. En förklaring härtill kan vara domstolarnas ovilja mot att medgiva sjöpanträtt i en situation, där även redaren varit i kontakt med tredje man.[4] Det torde också framgå, att man kräver att befälhavarens åtgärd skall ha en avtalsslutande karaktär som faktiskt överför en tidigare obestämd överenskommelse till ett konkret avtal, för att sjöpanträtt skall föreligga.

[3a] Se dock ND 1923 s. 122 (SøHa), 1930 s. 75 (NH), 1950 s. 390 (Bergen) i vilka fall domstolarna särskilt framhåller att befälhavaren ej avhandlat om priset på varorna.

[4] Jfr ND 1933 s. 27 (Bergen) där i domskälen framhölls, att behovet för sjöpanträtt var mindre, enär det förelåg direkt kontrakt mellan rederiet och leverantören och man sålunda kunde utgå ifrån att den senare företagit sin bedömning av rederiets kreditvärdighet.

5. *Doktrin*

De här diskuterade rättsliga problemen, som uppstår då såväl redaren som befälhavaren varit verksamma och haft kontakt med tredje man med avseende på leveranser till fartyget, synes endast sparsamt ha uppmärksammats i den nordiska sjörättsdoktrinen. De uttalanden som förekommer i litteraturen synes endast ge uttryck för författarnas uppfattning av praxis, utan att dessa närmare utvecklat sin ståndpunkt med avseende på olika skäl för eller emot uppkomsten av sjöpanträtt. Nyanseringen i gjorda uttalanden är av denna anledning icke särskilt stor.

Bland de norska sjörättsförfattarna, som uppmärksammat frågan, kan här först nämnas Knoph.[5] Denne framhåller, att det är redaren och icke befälhavaren som ingått avtalet, om förhållandet är sådant, att redaren och leverantören på förhand enats om kontraktsvillkoren, med förbehåll att befälhavaren senare skall avgöra hur stor kvantitet fartyget behöver. Han framhåller vidare, att frågan kan bedömas annorlunda om det endast slutits ett allmänt hållet avtal om affärsförbindelse, under det att befälhavaren med förhållandevis fria händer förhandlar om ingåendet av de enskilda avtalen. För att befälhavaren skall anses ha ingått avtal är emellertid villkoret, anser Knoph, att befälhavarens insats är av beslutande art och verkligen bringar förhållandet över från förhandlingar till ett definitivt kontrakt och att aktiviteten icke endast består i utfyllnad av en punkt i ett avtal, som redan tidigare kommit slutligt till stånd.

Rygh[6] å sin sida framhåller, att det uppstår sjöpanträtt i fall, då åt befälhavaren överlämnats att avgöra, såväl hur mycket han anser sig böra köpa på varje ställe, som vilka varusorter, om det finns flera att välja mellan. Denna uppfattning, vilken också kommit till uttryck i några tidigare rättsfall,[7] synes emellertid icke längre ha något stöd i senare rättspraxis. Talrika domar fastslår i stället, att det icke uppkommer sjöpanträtt även i fall då befälhavaren synes ha haft en tämligen fri ställning.[8] Rygh säger vidare, att det icke blir sjöpanträtt då redaren och leverantören har avtalat icke endast att fartyget, om det skall taga sitt behov av varor i vissa bestämda hamnar, skall taga dem hos leve-

[5] Knoph s. 117.

[6] Rygh s. 100.

[7] Se t.ex. ND 1911 s. 1 (SøHa), 1923 s. 308 (NH) och s. 545 (NH).

[8] Se t.ex. ND 1927 s. 257 (NH), 1931 s. 317 (Oslo).

rantören, utan också det positiva, att fartyget *skall* taga sitt behov hos leverantören i en bestämd hamn och rederiet även i huvudsak bestämmer, vad som skall köpas. Rygh synes härvid vilja göra skillnad mellan fall då redaren enligt kontraktet har en positiv eller en negativ obligation. Endast för det fall, att det för redaren föreligger en positiv obligation, skulle alltså sjöpanträtt vara utesluten. Denna gränsdragning mellan positiv och negativ obligation, och dess betydelse för frågan vem som ingått avtal om de enskilda leveranserna, synes emellertid icke ensam dominera i senare rättspraxis, som däremot ger exempel på att även kontrakt, som för redaren endast inneburit en negativ obligation, uteslutit uppkomsten av sjöpanträtt.

Även Lund[9] ställer sig kritisk gentemot Ryghs uppfattning och tror icke att man numera med hänsyn till föreliggande senare rättspraxis kan våga lita på att det uppkommer sjöpanträtt vid årskontrakt i den utsträckning som denne gör gällande.

Klæstad[10] har uppmärksammat frågan och diskuterar i sammanhanget avgörandena i ND 1906 s. 22 och ND 1911 s. 1.[11] Han synes benägen att uppfatta det senare avgörandet, vilket ger uttryck för den uppfattningen att befälhavarens rekvisition medför att avtalet ingåtts av denne, såsom överensstämmande med norsk rättsuppfattning. Några senare norska avgöranden ger stöd åt Klæstads uttalande.[12] Däremot har i gällande praxis denna ståndpunkt helt övergivits och i stället klart uttalats, att befälhavarens rekvisition under samma förhållanden som de i 1911 års fall föreliggande icke kan anses vara att bedöma så att denne slutit avtalet.[13]

Inom dansk doktrin har Sindballe[14] uttalat att uppkomsten av sjöpanträtt icke är utesluten därför att redaren själv deltagit i förhandlingarna om ett avtal, när avtalet ändå får anses ingånget av befälhavaren. Anledningen härtill kan, förmodar Sindballe, vara att det icke med säkerhet kan antagas att tredje man skulle ha velat ingå avtalet med redaren. Han framhåller vidare, att uppkomsten av sjöpanträtt icke kan uteslutas, därför att leveranser till fartyget som beställts av befälhavaren

9 Lund i ND 1949 s. 391.

10 Klæstad, Rederansvaret, s. 50 f.

11 Refererade härovan s. 136 och 138.

12 Se t.ex. ND 1923 s. 308 (NH).

13 ND 1928 s. 442 (NH) och s. 469 (NH), NJA 1936 s. 413.

14 Sindballe s. 465.

har skett i enlighet med ett av redaren avslutat förkontrakt, vilket fastslår fartygets plikt att taga sitt behov av exempelvis bunkerkol hos vederbörande leverantör, men som icke ålägger den senare bestämda leveransförpliktelser. Sindballe synes emellertid härvid ha undervärderat årskontraktets betydelse för de enskilda leveranserna. Man får den uppfattningen, att han menar, att även en ringa grad av aktivitet från befälhavarens sida medför att avtalet i de enskilda fallen skall anses vara ingånget av denne.

Beckman[15] slutligen har i överensstämmelse med Knoph hävdat, att det icke uppkommer sjöpanträtt när redaren och leverantören kommit överens om villkoren för en leverans till ett visst fartyg, med rätt för befälhavaren att bestämma fartygets kvantitativa behov. Föreligger det däremot ett allmänt hållet avtal om affärsförbindelse, där befälhavaren har rätt att i varje särskilt fall fritt ingå avtal, framhåller han, att avtalet blir perfekt först sedan befälhavaren verkställt rekvisition. Det sist gjorda uttalandet torde vara alltför onyanserat för att kunna förenas med gällande praxis. Denna ger exempel på flera avgöranden i vilka man fallit tillbaka på vad man med Beckmans terminologi skulle kunna beteckna som ett allmänt avtal om affärsförbindelse och sålunda ansett sjöpanträtt utesluten, även om befälhavaren verkställt rekvisition.[16]

6. *Diskussion och tolkningsförslag*

Årsavtal om leverans av förnödenheter till redarens fartyg och dess rättsverkningar med avseende på uppkomsten av sjöpanträtt för leverantören, har i praxis bedömts med hänsyn till dels den bestämdhet, som avtalet kan sägas ha, och dels den grad av självständighet som återstått för befälhavaren i fråga om beslutandet av de enskilda leveranserna. Ju större grad av fasthet ett leveransavtal har, desto mindre anledning finns det att säga sig att det enskilda avtalet ingåtts av befälhavaren. Detta synes vara riktigt, med hänsyn till att det i sådana fall klart framgår att redaren och leverantören redan från början disponerat över rättsförhållandet.

Svårigheterna inträder först när avtalet mellan redaren och leverantören icke har denna bestämda karaktär, och när befälhavaren till synes lämnats stor frihet att besluta om den enskilda leveransen. Ett sådant

[15] Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 139.

[16] Se t.ex. ND 1931 s. 317 (Oslo), 1933 s. 27 (Bergen).

kontrakt har sålunda sagts ha en allmän karaktär vars huvudsyfte varit att upprätta en affärsförbindelse mellan parterna. Åt befälhavaren har då överlämnats, att i det särskilda fallet självständigt sluta avtal vid varje tillfälle. Förutsättningen för diskussionen har i dessa fall varit, att redaren varit i kontakt med leverantören och med honom slutit ett avtal, vilket fått det innehållet, att leverantören, å ena sidan, åtagit sig att under en viss tid leverera varor till redarens fartyg, samt att redaren, å andra sidan, förpliktat sig att taga hela sitt behov av sådana varor hos leverantören — alltså en ömsesidig bundenhet. Denna bundenhet har då på angivna grunder icke ansetts innefatta ett slutligt avtal om köp av förnödenheter till fartyget. Leveransförpliktelsen har varit beroende av att krav framställdes från redarens sida och redarens åtagande har icke haft annan innebörd än att han därigenom förbundit sig att icke vända sig till någon annan leverantör på orten, därest han skulle komma att vara i behov av varan. Befälhavarens självständighet under ett sådant kontrakt skulle sålunda bestå i, att han har att avgöra om och när ett köp skall ske. Till stöd för hans självständighet härvidlag har åberopats, att årskontraktet icke innehåller någon för leverantören bestämd leveransplikt och att han icke heller i detta avtal närmare överenskommit om de villkor som skall gälla beträffande de enskilda leveranserna. Ett årskontrakt som innehållit bestämda villkor har däremot sagts tyda på att en fast kontrahering redan från början förelegat.

De särskilda villkoren torde emellertid med avseende på här ifrågavarande avtal icke ha särskilt stor betydelse för frågan om avtalets fasthet eller befälhavarens självständiga avtalsslut. Redan avtalets föremål, nämligen bunkers eller proviant, förlänar avtalet en konkretisering. Detta går sålunda ut på leverans av just sådana varor, som leverantören har att erbjuda. Sort eller kvalitet bestämmes i regel av faktorer, över vilka befälhavaren icke har någon självständig rådighet. Fartygets typ är sålunda avgörande för den sort som väljes och kvaliteten blir i regel att bestämma med hänsyn till den kvalitet, som fartyget plägar använda. Kvantiteten är beroende av fartygets behov vid det aktuella leveranstillfället. Priset på varan torde icke heller ge utrymme för förhandlingar, emedan leverantörerna vanligen tillämpar fasta priser, vilkas fastställande sålunda i allmänhet icke kan påverkas av en enskild kontraktspart. Även betalningsvillkoren kan sägas ha en viss fasthet, emedan de i varje fall icke torde bli sämre än vad som är sedvanligt i branschen.

Det här sagda visar, att det icke blir fråga om särskilt stora variationer i fråga om dessa villkors fastställande. Befälhavarens självständighet beträffande fastställandet av dylika villkor, som lämnats åsido i årskontrakt, kan därför icke vara avgörande för frågan huruvida avtalet slutits av honom. Detta är också antaget i praxis, där man såsom nämnts i sammanfattningen till detta avsnitt och som även framhållits i doktrinen, kräver att befälhavarens befattning med den enskilda leveransen skall vara av beslutande art och icke endast innefatta ett utfyllande av ett redan tidigare ingånget avtal. Man kan i anslutning härtill uppställa frågan, huruvida befälhavaren under årskontrakt ges tillfälle att företaga en dylik självständig handling, eller framför allt huruvida den av befälhavaren företagna åtgärden medför uppkomsten av en sjöpanträtt.

I det följande skall då intresset inriktas på innebörden av den förpliktelse, som leverantören åtagit sig i förhållande till redaren. Denna torde vara, att leverantören förbundit sig att till redaren sälja en viss vara, vars kvantitativa bestämning motsvarar det behov av varan som under tiden för förpliktelsens giltighet kan uppstå för redarens fartyg. Detta innebär i sin tur, att leverantören är skyldig att leverera, så snart redaren kräver detta. Han kan icke undandraga sig att fullgöra sin leveransplikt utan att därvid göra sig skyldig till kontraktsbrott. Redaren kan i dom få leverantören förpliktad att ingå avtal om leverans.[16a] Detta förhållande torde ha direkt betydelse för frågan om uppkomsten av sjöpanträtt.

Att sjöpanträtt skall uppkomma vid befälhavarens avtal utom hemorten uppbärs ju av den tanken, att leverantören icke har några möjligheter att känna till redarens ekonomiska förhållanden och därför vid sin kreditgivning grundar sig på en värdering av fartyget såsom kreditobjekt. När emellertid leverantören ingått avtal direkt med redaren, har han utsett sin kontraktspart, nämligen just denne redare, och har att bedöma sin kreditgivning under hänsynstagande till redarens ekono-

[16a] En dylik rätt för köparen att kräva naturaluppfyllelse är fastslagen i KöpL 21 § beträffande såväl speciesköp som leveransavtal, se t.ex. Ramberg i Ekonomiskt forum 1963 s. 25, Grönfors, Successiva transporter, s. 41. Ramberg påpekar dock att lämpligheten av att ålägga säljaren skyldighet att vid leveransavtal prestera in natura i nyare tid ifrågasatts av flera rättsvetenskapsmän, se s. 25 och vid not 38 anförda arbeten. Principen om naturaluppfyllelse har också ifrågasatts vid vissa speciella avtalstyper, se Ramberg a.a. s. 25 ff., Grönfors a.a. s. 41 vid not 18 samt i noten anförda arbeten.

miska ställning. Det föreligger icke längre något skäl att medgiva uppkomsten av sjöpanträtt, och befälhavarens självständiga åtgärder med avseende å leverans saknar varje betydelse.

Skillnaden mellan det fall, där befälhavaren handlar utan att redaren tidigare varit i kontakt med leverantören, och det förhållandet, att det mellan redaren och leverantören ingåtts ett föravtal om leverans framträder tydligt genom följande exempel. Man tänker sig det fall att en redare vänder sig till en leverantör med begäran, att denne skall leverera proviant till fartyget. Leverantören finner emellertid efter undersökningar, att redarens ekonomi icke är tillfredsställande och vill därför icke bevilja honom kredit. Leverantören har då full frihet att underlåta att kontrahera med redaren. Kommer däremot befälhavaren med sitt fartyg till samma leverantör, intar måhända leverantören en annan attityd, sedan han vid en värdering av fartyget konstaterat, att detta, såsom objekt för sjöpanträtt, erbjuder tillfredsställande säkerhet för att ingå avtal med befälhavaren. Leverantören väljer sålunda sin kontraktspart med hänsyn till den säkerhet han i det enskilda fallet kan uppnå.

Tänker man sig nu i stället att det föreligger ett årskontrakt mellan redaren och leverantören, så kan leverantören icke längre avvisa redaren och förklara, att han icke är villig att leverera. Han har nämligen genom avtalet redan godtagit redaren som kontraktspart och kan icke förhindra, att denne själv gör rekvisition med avseende på de enskilda leveranserna. Han kan icke kräva och uppställa som villkor för leverans att befälhavaren gör beställningen för att därmed säkerställa uppkomsten av sjöpanträtt. Leverantören har förpliktat sig gentemot redaren och har därmed valt den säkerhet som ligger i hela dennes förmögenhet. Om det icke avtalats några villkor härom redan i föravtalet, är emellertid leverantören fri att kräva betalning samtidigt som leverans sker. Överhuvud kan han för att säkerställa betalning kräva den säkerhet han önskar.

Det torde dock böra anmärkas, att sjöpanträtt icke kan stiftas genom frivillig överenskommelse parterna emellan. Sjöpanträtt uppkommer endast under i lagen angivna förutsättningar. Beträffande befälhavareavtal kräver bestämmelsen härom, att avtalet skall vara ingått av befälhavaren i denna sin egenskap. Avtalet skall vidare ha ingåtts utom fartygets hemort samt angå åtgärd för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Samtliga dessa förutsättningar måste vara förhanden för att sjöpanträtt skall uppkomma för fordran som grundar sig på avtal

som befälhavaren slutit. Bedömningen av om förutsättningarna för sjöpanträtt i ett givet tillfälle är förhanden skall ske objektivt. Vad parterna kan ha menat i ett kontrakt beträffande förhandenvaron av sjöpanträtt är helt ovidkommande. Detta följer av att sjöpanträtten är en sakrätt, en rätt till förmån för tredje man över vilken parterna icke kan disponera. En annan sak är att man av ordalydelsen i ett kontrakt kan utläsa att det i varje fall icke varit borgenärens mening att avstå från sjöpanträtt om sådan skulle föreligga enligt lagens betingelser. Mellan parterna förekommer också dokument vilka ha karaktären av mottagningsbevis och vilka innehåller en bekräftelse av att lagens förutsättningar är förhanden beträffande viss leverans. En sådan handling kan icke tillskapa sjöpanträtt, om den använts i ett fall där förutsättningarna faktiskt icke föreligger. I andra fall tjänar den endast som ett bevis att lagens förutsättningar varit förhanden, men däremot icke som något effektivt försök att avtala sjöpanträtt utanför lagens ram.

Då leverantören i årskontrakt förpliktat sig att leverera fartygets behov av en viss vara, innebär denna ensidiga förpliktelse att mellan leverantören och redaren träffats överenskommelse om att ingå framtida avtal. En sådan överenskommelse, s.k. föravtal, är dock giltig endast om i densamma huvudavtalet är tillräckligt bestämt.[17] Det krävs sålunda av löftet, att man därav skall förstå, vad det är som utlovas och under vilka närmare betingelser denna prestation lovas. Meningen är dock icke, att allt som är nödvändigt härför, skall vara tillkännagivet i det enskilda fallet. Rättsregler om avtals tolkning och utfyllning ävensom domstolarnas möjlighet till skönsmässig bedömning av avtals inne-

[17] Se om föravtal närmare Godenhielm i FJFT 1958 s. 226 ff. Det skall anmärkas att bakom begreppet föravtal döljer sig många skiftande rättsliga företeelser, ett förhållande som kan göra det vanskligt att bygga den i texten förda diskussionen därpå. Begreppet torde emellertid styras av vissa allmänna principer och det är dessa som ligger till grund för framställningen. Detta synes också vara Godenhielms utgångspunkt, när han diskuterar verkan av föravtal till formfritt respektive formbundet huvudavtal. Jfr Henrich s. 119 ff. som redovisar förutsättningarna för att ett föravtal till köpavtal skall föreligga enligt tysk rätt. Han anmärker, att köpobjekt och pris måste vara bestämda eller kunna bestämmas på grundval av föreliggande omständigheter i det konkreta fallet. Är denna förutsättning uppfylld, föreligger ett föravtal även om parterna ej är överens om betalnings- och leveransvillkor, leveransort eller tidpunkten för avslutande av huvudavtal. Har avtalet ej ens ovan angiven bestämdhet, utgör det ett ramavtal, vilket skiljer sig från föravtal därigenom, att ett avslutande av ett definitivt avtal ej kan framtvingas, jfr Henrich s. 117.

håll medför ofta, att ett avtals synbara obestämbarhet avhjälpes. Det är också att märka, att förpliktelsen torde vara tillräckligt bestämd, när det i avtalet är förutsatt att det närmare fastställandet skall företagas av löftesmottagaren eller kanske rent av av den förpliktade. Av detta framgår, att när en skeppshandlare förpliktat sig att till en redare sälja hans fartygs behov av proviant innebär det, att åt redaren överlämnats att bestämma dels vilka varor han behöver, dels hur mycket av varje sådan vara han önskar.

Innebörden av leverantörens löfte är att han, då redaren så kräver, skall fullgöra sin förpliktelse att leverera varor till fartygen. Leverantören kan icke undandraga sig sin förpliktelse, eftersom den är åtagen en gång för alla. Vid tredska från hans sida kan redaren stämma till domstol och begära fullgörelse av avtalet. Om man i det första avtalet kan identifiera det huvudavtal som parterna avsett att ingå, är det sålunda rättsligen möjligt att förplikta leverantören till avtalsslut. Eftersom domstolen måste konstatera att avtalet är tillräckligt bestämt i föravtal och om så är fallet förplikta leverantören att ingå huvudavtalet, så kommer domstolens dom att fungera som avtalsslut. Vid sådant förhållande synes det därför vara en onödig omgång att i stämningen begära fastställelse av plikten att ingå avtal. I stället synes redaren kunna kräva fullgörelse direkt.[17a] Redaren behöver därför icke gå omvägen att först i dom få leverantören förpliktad att sluta avtal med honom. Kräver han i dom att leverantören skall förpliktas leverera ett visst kvantum till honom företager rätten nödvändig utfyllnad av avtalet och domen kommer att lyda på ett fastställande av leverantörens speciella leveransplikt. Det bakomliggande förhållandet är nämligen här, att då redaren till följd av ett leveransavtal framställer krav på leverans av viss vara, häri icke ligger ett krav från redaren att leverantören skall ingå ett nytt avtal med honom, utan endast en anmaning att leverantören skall leverera på de villkor, som tidigare kan ha varit mellan parterna avtalade.

Redaren kan också vid tredska från leverantörens sida kräva skadestånd enligt allmänna avtalsrättsliga regler. Tredskan innefattar en mora från leverantörens sida och enligt obligationsrättens allmänna regler om påföljderna av mora skall det positiva kontraktsintresset ersättas. Givetvis kan också redaren, i stället för att kräva avtalet ingånget

[17a] Se Ussing, Aftaler, s. 97 f., Lassen, Haandbog, s. 12 f.

respektive begära prestation, häva kontraktet. Också i detta fall torde följa skadeståndsskyldighet för leverantören.

Grunden för det enskilda leveransavtalet är sålunda icke det nya avtalet utan fastmer det av redaren framställda kravet på leverans. Detta gör att man kan betrakta leverantörens förpliktelse som ett stående löfte, som under en längre tid när som helst kan accepteras av redaren. Man kommer då fram till att det enskilda avtalet icke föreligger slutligt förrän redaren accepterat det av leverantören angivna anbudet. Nu är det emellertid icke detta enskilda avtal som är av betydelse för bedömandet av frågan om uppkomsten av sjöpanträtt. Det avgörande är i stället det mellan redaren och leverantören redan bestående rättsförhållandet, nämligen leverantörens plikt att sluta avtal med redaren. Ty det är just denna plikt, vilken han rättsligen kan tvingas att fullgöra, som i avseende på rättsverkningarna har betydelse för frågan om sjöpanträttens existens. Så snart en avtalsplikt föreligger och denna plikt kan sägas vara tillräckligt bestämd, föreligger ett föravtal vilket är bindande. Då man emellertid på grund av detta föravtal kan kräva omedelbart uppfyllande av förpliktelsen till fullgörelse, förefaller det vara en onödig omgång att laborera med begreppet föravtal. Då fullgörelse kan krävas omedelbart på grund av föravtal och sålunda ingåendet av ett huvudavtal blir onödigt, skulle man kunna säga, att det mellan parterna ingångna avtalet i sig är ett huvudavtal.

Någon kanske skulle vilja invända att med ett sådant resonemang varje anbud kan betraktas som ett avtal därför att löftesgivaren är bunden av sitt anbud inom tiden för acceptfristen. Enligt avtalsrättens regler föreligger icke något avtal förrän accept kommit anbudsgivaren tillhanda. Det råder ingen tvekan om att avtalet här förutsätter accept. Ett anbud är bindande så länge acceptfristen löper och kan icke återkallas senare än samtidigt med att anbudet kommer motparten tillhanda. Men trots detta kan man säga att ett slutligt bindande löfte icke föreligger, ty så snart acceptfristen gått till ända utan att accept kommit fram är anbudet icke längre bindande. Det torde emellertid förhålla sig så, att denna anbudsbundenhet under själva acceptfristen — men innan någon accept föreligger — i motsats till partsbundenheten, normalt icke innebär någon skyldighet till naturaluppfyllelse, utan blott en skyldighet att låta anbudet stå fast vid äventyr av skadestånd.[18] Ej heller synes regler om hävning och andra påföljder av kontraktsbrott

[18] Karlgren, Studier, s. 153.

kunna tillämpas, eftersom dessa uppenbarligen förutsätter att ett giltigt avtal existerar.

Det torde få anses, att ett mellan redaren och leverantören ingått avtal, vars huvudinnehåll utgöres av en förpliktelse för leverantören att leverera, äger tillräcklig grad av bestämdhet för att ligga till grund för en dom på fullgörelse. Att villkor såsom pris, kvalitet eller sort och kvantitet, vilka har avseende på fastställandet av de enskilda leveranserna, utelämnats, medför icke att förpliktelsen är oklar. Då leverantören gentemot redaren förpliktat sig att under viss tid leverera fartygets behov av en viss vara, utgår parterna därvid typiskt från förutsättningen att redaren skall betala för de sålunda under kontraktet levererade varorna (vederlagsförutsättningen). Redarens betalningsskyldighet uppkommer emellertid först vid senare tillfälle, nämligen då varorna tillhandahålles honom. Om i det ursprungliga avtalet inget utsagts om när betalning skall ske, beror det på omständigheterna i det särskilda fallet, huruvida det tillkommer leverantören en valrätt vid avgörandet hur likvid för varan skall erläggas. Huvudregeln är att betalning skall erläggas senast vid varans avlämnande, KöpL 14 §. Dock skall enligt 1 § samma lag denna bestämmelse gälla "såvitt ej annat uttryckligen överenskommits eller eljest må anses avtalat eller följer av handelsbruk eller annan sedvänja". Detta stadgande medför att betalning för sålt gods ofta i praktiken skall ske viss tid efter avlämnandet.[19] Den viktigaste inskränkningen i tillämpningen av 14 § torde vara undantaget "vad eljest må anses vara avtalat". Härmed avses det förhållandet att det mellan parterna tidigare existerat liknande avtal och att därvid förekommit viss kreditgivning. Denna kreditgivning behöver dock ej i det tidigare avtalet varit uttryckligen avtalad utan det torde vara nog att den av parterna accepterats utan protest. Man måste då antaga att parterna vid det senare avtalets ingående förutsatt, att detsamma skulle fullgöras på samma sätt som det eller de föregående, och den, som sedermera söker undandra sig detta därför att han ej uttryckligen förbundit sig därtill, handlar tydligen illojalt.

Även handelsbruken inverkar på innehållet i det avtal, som ingåtts mellan kontrahenterna. Enligt svensk rättsuppfattning anses handelsbruk vara bindande utan partshänvisning. Detta innebär beträffande här ifrågavarande leveransavtal, att betalning skall ske mot faktura, vilket för redaren kommer att betyda, att han får cirka 30 dagars kredit.

[19] Jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 116.

Man kan fråga sig om hänsynen till leverantören talar för att man, trots redarens primära kontakt med honom, medgiver att sjöpanträtt uppkommer för fordran på betalning för de enskilda leveranserna. Han kan ju icke undandraga sig plikten att leverera till redarens fartyg och han har redan godtagit redaren som kontraktspart. Emellertid har leverantören icke härigenom lämnat något kreditåtagande. Frågan om kredit uppkommer först vid varje enskilt tillfälle, då leverans sker till fartygen. Han är sålunda oförhindrad att vid varje leverans kräva att det ställes säkerhet för betalningen. Därest emellertid leverantören vid en enskild leverans på befälhavarens begäran lämnar kredit, måste det anses att denna kredit är lämnad redaren och icke fartyget. Förhållandet är då att leverantören, som tidigare står i kontraktsförhållande med redaren, grundar sin kreditgivning på en värdering av redarens kreditvärdighet och icke endast på fartyget som objekt för sjöpanträtt. Det kan därför sägas, att leverantörens rättsställning icke undergår någon försämring genom att sjöpanträtt icke beviljas honom, då han i avtal med redaren förpliktat sig att sälja varor till fartyget. Det väsentliga torde vara att icke leverantören vid sin kreditgivning har en falsk föreställning om något ekonomiskt skydd, som sjöpanträtten skulle kunna ge honom.

Den här föreslagna metoden för tolkning av frågan om uppkomsten av sjöpanträtt vid årskontrakt innebär, att sjöpanträtt icke i något fall uppkommer då en leverantör i avtal med redaren förpliktat sig att leverera varor till redarens fartyg. Leverantören har nämligen i ett dylikt fall valt redaren som sin kontraktspart och kan rättsligen förpliktas att fullgöra sin leveransskyldighet. Under sådana förhållanden kommer frågan om befälhavarens aktivitet vid de enskilda leveranserna att helt förlora sin betydelse. Leveranserna kommer till stånd på grund av det mellan redaren och leverantören föreliggande avtalet, oavsett att beställningarna göres av befälhavaren och att denne också i andra avseenden haft inflytande på leveranserna. De rättspolitiska skälen för sjöpanträtt vid befälhavareförbindelser talar för att man icke skall erkänna uppkomsten av en sådan säkerhetsrätt i dessa fall.

Kapitel VI

REDAREINGRIPANDE GENOM MÄKLARUPPDRAG

1. *Inledande anmärkningar*

De kommersiella funktioner, vilka med sjölagens utgångspunkt åvilar befälhavaren, kommer i praktiken ofta att handhas av en mäklare. Detta förhållande sammanhänger i de flesta fall med att redaren eller befälhavaren, innan fartyget ankommer till den hamn där det under resan skall lasta eller lossa, tar kontakt med en mäklare samt uppdrager åt denne att ombesörja fartygets klarering och därmed sammanhängande uppgifter.[1]

I trampfart kommer mäklaren vanligtvis att engageras från fall till fall, ett förhållande som ter sig naturligt med hänsyn till att fartyget icke regelbundet besöker samma hamnar.[2] Ibland kan det dock förekomma, att redaren i långtidskontrakt med en viss mäklare förbinder sig att i den mån fartyget besöker viss hamn vända sig till denne, varvid samtidigt befälhavaren instrueras i enlighet härmed.[3] I linjefart är det regelmässigt linjeagenten, som i egenskap av redarens representant ombesörjer fartygets klarering och därmed sammanhängande uppgifter.[4]

---

[1] Schaps-Abraham II s. 759 f. Anm. 1., Kleemann s. 29 ff., Eggers s. 5, Galtung s. 34 f., Riska i FJFT 1959 s. 305.

[2] Schaps-Abraham II s. 765 Anm. 18., Kleemann s. 30, Eggers s. 5, Edward s. 90, Zander s. 37.

[3] Kleemann s. 35, 64, Brækhus, Megleren, s. 47. Ett avtal som går ut på att fartyget alltid vid sitt besök i viss hamn skall anförtros viss mäklare kan däremot icke avslutas av befälhavaren med bindande verkan för redaren. Ett dylikt avtal faller utom ramen för befälhavarens behörighet, se Schaps-Abraham II s. 765 f. Anm. 22, Kleemann s. 35 f., Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 150.

[4] Kleemann s. 61 ff., Schaps-Abraham II s. 771 f., Zander s. 37, MacMurray-Cree s. 45, Edward s. 5, Eggers s. 5, 13, Brækhus, Megleren, s. 46 f., Galtung s. 34 f.

Agenten har därvid rederiets ständiga uppdrag att sköta fartygens in- och utklarering. Klareringsbestyren kan även komma att ombesörjas av bunkerleverantörer med vilka rederiet har slutit årskontrakt om leverans av bunkers och smörjoljor för fartygets bruk. I sådana kontrakt går överenskommelsen då ut på, å ena sidan ett åtagande från bunkerleverantören att klarera rederiets fartyg så snart hänvändelse sker till firman, samt å andra sidan en förbindelse av rederiet att anlita ifrågavarande firma för klarering av rederiets fartyg.[5]

Anlitandet av en särskild mäklare för in- eller utklarering kan även vara bestämt i fraktavtal.[6] Redaren eller befälhavaren har då i förhållande till befraktaren förbundit sig att använda en av denne utsedd mäklare. I fraktavtalet är samtidigt vanligtvis föreskrivet, att befraktaren skall bära kostnaderna för fartygets klarering. I dessa fall uppkommer särskilda problem med avseende på uppkomsten av sjöpanträtt för mäklaren eller annan tredje man, med hänsyn till att fartyget är bortfraktat och ansvaret för ådragna utgifter åvilar annan än fartygsägaren. Dessa problem kommer att bli föremål för särskild behandling i den fjärde avdelningen av denna avhandling.

Termen *mäklare* kan i detta sammanhang förefalla något oegentlig. De uppgifter, vilka mäklaren på rederiets uppdrag utför och varom här är fråga består, såsom framgått av det föregående, i ombesörjandet av fartygets in- och utklarering. En person som anförtrotts dylika uppgifter benämnes vanligen skeppsklarerare.[7] Skeppsklareraren är rederiets förtroendeman och skall vidta sina åtgärder som rederiets ombud.[8] Mäklare däremot är benämningen på den mellanman som bringar två parter i avtalskontakt med varandra, men som själv står fri i förhållande till dem båda. Den rena mäklarverksamheten inom sjöfarten går ut på att förmedla köp eller försäljning av fartyg eller verka för att fraktavtal kommer till stånd.[9] Som rederiagent skall mäklaren bl.a. verka för anskaffandet av last och underteckna konossement i rederiets namn. Vid sidan härom ingår även i en mäklares eller agents verksam-

---

[5] Eggers s. 12, Kleemann s. 86, 87.

[6] Kleemann s. 35 ff., Eggers s. 11, MacMurray-Cree s. 45, Schaps-Abraham II s. 765 Anm. 22.

[7] Brækhus, Megleren, s. 29 f., Handbok i skeppsklarering s. 7 ff.

[8] Handbok i skeppsklarering s. 8.

[9] Brækhus, Megleren, s. 45 ff., Edward s. 1 ff., 10, MacMurray-Cree s. 26 f., 51 f.

het att lämna sin medhjälp i allehanda angelägenheter som aktualiseras vid ett fartygs besök i hamn.

Vanligen bedrivs skeppsmäkleri- och skeppsklarerarverksamheten av ett och samma företag, vilket medför att man icke så noga skiljer mellan de olika funktionerna.[10] Detta förhållande utgör ett skäl för att i den följande framställningen använda beteckningen mäklare, trots att det är den rena skeppsklareringsverksamheten och därmed sammanhängande göromål som avses. Ett annat skäl härtill är att man i praktiken och i rättspraxis i detta sammanhang övervägande talar om mäklare. Det förekommer dock, att skeppsklarerare icke ägnar sig åt skeppsmäkleri, likaväl som att skeppsmäklare icke ägnar sig åt klareringsverksamhet.[11] I framställningen används emellertid termen mäklare så att den omfattar även den situationen, att skeppsklareringsverksamheten bedrivs utan samband med skeppsmäkleri.

När mäklaren fullgjort sitt uppdrag som fartygets klareringsman, har han en fordran gentemot rederiet på ersättning för sin provision och sina eventuella utlägg för fartyget. Denna fordran presenteras i en s.k. hamnkostnadsräkning, vilken jämte tillhörande verifikationer efter fartygets avgång insändes till rederiet.[12] I detta sammanhang uppkommer frågan, huruvida mäklaren kan göra gällande sjöpanträtt till säkerhet för sin fordran mot redaren. Det är denna fråga, som skall bli föremål för närmare behandling i förevarande kapitel.

Utgångspunkten för behandlingen är att mäklaren erhållit sitt klareringsuppdrag av redaren. Därigenom utesluts det mindre vanliga fallet att klareringsuppdraget lämnats av befälhavaren.[13] I det senare fallet är det nämligen fullt klart, att mäklaren har en självständig sjöpanträtt enligt 267 § 5. för sina krav på arvode och betalning av gjorda utlägg, eftersom han då slutit avtal med befälhavaren i denna hans egenskap.[14] Detta förutsätter naturligtvis att övriga kriterier är uppfyllda, nämligen

---

[10] Brækhus, Megleren, s. 29 f.

[11] Brækhus, Megleren, s. 30, MacMurray-Cree s. 45.

[12] Riska i FJFT 1959 s. 305, Eggers s. 89, Handbok i skeppsklarering s. 18.

[13] Befälhavaren anses behörig att inom ramen för sin legala fullmakt anlita mäklare utom hemorten, se Kleemann s. 34, Schaps-Abraham II s. 765 Anm. 20, Albrecht i Hansa 1953 s. 1290 f., Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 150. Mestadels är det emellertid redaren själv som sluter avtal med mäklaren, se Handbok i skeppsklarering s. 93 samt Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförenings cirkulär nr 7/1960 s. 5.

[14] Se t.ex. ND 1951 s. 136 (NH), 1966 s. 39 (FHD), NJA 1937 s. 167 I (s. 171).

att avtalet slutits utom fartygets hemort samt att den uppkommande fordringen varit nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande.[15] Lika klart är att den tredje man, t.ex. skeppshandlare eller bunkerleverantör, som sluter avtal med mäklaren inom ramen för det av befälhavaren lämnade klareringsuppdraget, erhåller sjöpanträtt för sin fordran mot rederiet.[16] I detta fall uppträder mäklaren som substitut (underfullmäktig) för befälhavaren. Även denna situation faller utanför ramen för framställningen i detta kapitel.

Den angivna utgångspunkten för undersökningen, nämligen att mäklaren erhållit klareringsuppdraget av redaren, medför att frågan om mäklarens självständiga sjöpanträtt enligt 267 § 5. uppkommer endast i fall, där mäklaren haft någon kontakt med befälhavaren. Utan en sådan kontakt blir den angivna regeln aldrig aktuell, eftersom mäklaren då icke kan sägas grunda sin fordran på ett befälhavareavtal.[17] I praktiken är det emellertid vanligt, att befälhavaren, när klareringsuppdraget lämnats av redaren, anmodar mäklaren att betala fartygets utgifter i hamn eller att ställa medel till befälhavarens förfogande.[18] I dessa fall aktualiseras frågeställningen om mäklaren, genom att efterkomma befälhavarens begäran, slutit avtal med befälhavaren och därigenom erhållit en *självständig* sjöpanträtt enligt 267 § 5. för sin fordran mot rederiet. Problemställningen liknar den i närmast föregående kapitel behandlade, nämligen betydelsen av befälhavarens ingripande då redaren slutit årskontrakt med leverantörer om leveranser av proviant och bunkers.

Förutom problemet om uppkomsten av mäklarens självständiga sjöpanträtt, vilket som nyss anmärkts, aktualiseras endast i fall där mäklaren haft någon kontakt med befälhavaren, kan frågan gälla huruvida mäklaren genom att infria en tredje mans fordran, som i sig själv är

[15] Se t.ex. ND 1950 s. 368 (Follo), 1951 s. 136 (NH), 1939 s. 93 (SøHa), 1948 s. 540 (SøHa).

[16] Se härom ovan Kap. III:4 s. 102 f.

[17] Se t.ex. ND 1922 s. 365 (SøHa); jfr ND 1927 s. 33 (ØL) där en befälhavare, som på redarens anmodan gjort utlägg för rederiet, nekades sjöpanträtt, enär utläggen betraktades som en försträckning till rederiet. Se dock ND 1931 s. 77 (Bergen) där mäklare erhöll sjöpanträtt för utlägg som gjorts utan anmodan av befälhavaren, med motivering att befälhavaren i varje fall kunnat ingripa samt antogs ha samtyckt till åtgärderna, jfr ND 1950 s. 368 (Follo) på s. 373.

[18] Se t.ex. ND 1920 s. 495 (ØL), 1966 s. 29, 39 (FHD), NJA 1914 s. 104 1937 s. 167.

utrustad med sjöpanträtt, förvärvar den infriade fordringens sjöpanträtt. Detta kan i och för sig ifrågasättas ske på olika sätt, antingen så att den förutvarande borgenären *transporterar* sin fordran med tillhörande sjöpanträtt på mäklaren, eller att mäklaren genom att infria fordringen *automatiskt* övertar densamma och inträder i den förutvarande borgenärens rättigheter mot gäldenären. Man talar i dessa fall om att mäklaren förvärvar en *härledd* sjöpanträtt till skillnad från de fall, där mäklaren har en självständig sjöpanträtt, som är oberoende av tredje mans eventuella sjöpanträtt. Frågorna om självständig respektive härledd sjöpanträtt behöver icke ses isolerade från varandra. Om mäklaren på uppdrag av befälhavaren infriar en fordran, som i och för sig är sjöpantberättigad i tredje mans hand, kan denna rättshandling ge upphov till frågan, huruvida mäklaren har såväl en självständig som en härledd sjöpanträtt.

Behandlingen av de här skisserade problemen kommer att disponeras på följande sätt. Först undersöks i vad mån befälhavarens anmodan till mäklaren att betala utgifter eller förskottera medel, i de fall där mäklaren erhållit klareringsuppdrag av redaren, medför att den betalande kan påräkna uppkomsten av en *självständig* sjöpanträtt för sin fordran gentemot rederiet (2). Därefter behandlas frågan om mäklarens förvärv av *härledd* sjöpanträtt (3). Efter en precisering av frågeställningen (a), företas en analys av mäklarens intresse av att kunna åberopa en övergång av sjöpanträtt (b). Mot bakgrund av en redogörelse för de allmänobligationsrättsliga reglerna om övergång av fordran och därtill hörande bi- och förmånsrättigheter (c), prövas så frågan om mäklarens förvärv av härledd sjöpanträtt. Först undersöks i vad mån sjöpanträtten intar en särställning i förhållande till andra till en fordran knutna bi- och förmånsrätter (d), varefter lämnas en redogörelse för nordisk praxis (e). Det sålunda presenterade materialet bildar bakgrunden till en slutlig diskussion av frågan om mäklarens möjligheter att förvärva en härledd sjöpanträtt (f).

2. *Mäklarens självständiga sjöpanträtt*

Den situation, som här skall diskuteras, kan beskrivas på följande sätt. Redaren har givit mäklaren uppdrag att ombesörja fartygets klarering. Denne kan antingen inta ställningen som rederiets fasta agent eller ha erhållit uppdraget för ett visst bestämt tillfälle. I det förra fallet har han i allmänhet ett ständigt uppdrag att ombesörja klare-

ringen av rederiets fartyg. I det senare fallet åter, förutsättes redaren ha lämnat sitt uppdrag genom brev, radio, telefon, telex eller telegraf innan fartyget ännu ankommit till hamn. På anmodan av befälhavaren betalar så mäklaren av egna medel i hamnen uppkommande utgifter för fartyget eller ställer egna medel till befälhavarens förfogande. Härigenom uppkommer en fordran för mäklaren gentemot redaren på ersättning för gjorda utlägg. Frågan är nu, om denna fordran kan sägas grunda sig på ett med befälhavaren i denna hans egenskap ingånget avtal, så att mäklaren har sjöpanträtt enligt 267 § 5., eller om fordringen, trots att betalning skett på anmodan av befälhavaren, skall anses ha uppkommit på grund av redarens klareringsuppdrag, varvid förekomsten av en självständig sjöpanträtt för den betalande är utesluten.

Den ovan beskrivna problemställningen utgår ifrån förutsättningen, att klareringsuppdraget lämnats av redaren. För att i dessa fall erhålla ett svar på den uppställda frågan, är det nödvändigt att företa en analys av innehållet i det givna uppdraget. Det måste nämligen fastställas, huruvida den av befälhavaren anbefallda åtgärden faller inom ramen för det av redaren lämnade uppdraget. Är detta fallet, kan befälhavarens betalningsanmodan icke ha annan rättslig betydelse än en instruktion. Härav följer då att mäklarens fordran på återbetalning från rederiet icke är utrustad med självständig sjöpanträtt. Innan vi går in på uppgiften att närmare undersöka klareringsuppdragets innehåll, är det angeläget att i detta sammanhang med några ord beröra en närliggande frågeställning.

När mäklaren kräver sjöpanträtt för sina utlägg grundas kravet ofta på det påståendet, att uppdraget *i sin helhet* kommit från befälhavaren samt att mäklaren antingen icke alls varit i kontakt med redaren, eller om sådan kontakt förekommit, denna icke medfört, att något avtal kommit till stånd mellan mäklaren och redaren. I detta läge ankommer det på redaren eller den konkurrerande rättighetsinnehavaren som bestrider uppkomsten av sjöpanträtt att visa, att uppdraget lämnats av redaren.[19] Lyckas han ej därmed, har domstolen att i förekommande fall fastställa mäklarens sjöpanträtt.[20]

Många gånger är det emellertid icke helt lätt att avgöra vem av re-

[19] Se t.ex. ND 1922 s. 440 (Kristiania), NRt 1928 s. 759 (NH), NJA 1937 s. 167 (s. 171).

[20] Se t.ex. ND 1950 s. 368 (Follo).

daren eller befälhavaren som ingått avtal med mäklaren. När redaren i fraktavtal eller bunkerkontrakt förbinder sig att anlita viss mäklare för klarering av sina fartyg kan ifrågasättas, huruvida mäklaren därigenom erhållit sitt uppdrag, eller om detta kommer till stånd först sedan befälhavaren överlämnat fartyget i mäklarens händer.[21] Denna frågeställning kan även bli aktuell i den situationen, att redaren i meddelande till mäklaren aviserar fartygets ankomst och begär att mäklaren skall ta sig an fartygets klarering, varefter befälhavaren i enlighet med sina instruktioner vänder sig till den av redaren kontaktade mäklaren.[22] Det kan nämligen i de nämnda fallen göras gällande, att redarens kontakt med mäklaren är att betrakta som ett ram- eller föravtal och att definitivt avtal kommer till stånd först i och med att befälhavaren överlämnar fartyget till mäklaren för klarering och därvid preciserar dennes uppgifter.[23] En dylik uppfattning synes leda fram till, att uppdraget skall anses som ett av befälhavaren i denna sin egenskap slutet avtal och att mäklaren, under förutsättning att övriga rekvisit är uppfyllda, skall tillerkännas självständig sjöpanträtt för sin fordran på klareringsarvode och ersättning för gjorda utlägg.

Inte heller detta problem kan emellertid besvaras annat än mot bakgrund av en analys av klareringsuppdragets innehåll. När det gäller att avgöra, vem av redaren eller befälhavaren som i det konkreta fallet slutit avtal, är det, såsom framgått av den i närmast föregående kapitel förda diskussionen, av avgörande betydelse att fastställa, när avtalet kan sägas ha vunnit tillräcklig konkretisering.[24] Anses en sådan konkretisering föreligga redan genom den av redaren företagna rättshandlingen måste konklusionen bli, att redaren och icke befälhavaren slutit avtalet. I så fall kan mäklaren icke grunda sitt anspråk på sjöpanträtt på regeln i 267 § 5. såvitt angår utlägg inom ramen för det av redaren lämnade uppdraget.

Det är uppenbart, att uppdraget till mäklaren kan variera till sitt innehåll. Ibland kan det omfatta företagandet av vissa bestämda uppgifter, såsom att inkassera frakt, att avveckla ett haveri, att handhava tullformaliteter, att inköpa skeppsförnödenheter eller att ombesörja fartygets reparation. När uppdraget på detta sätt har ett begränsat om-

[21] Jfr Kleemann s. 37.
[22] Jfr Kleemann s. 37.
[23] Se Kleemann s. 35, 37.
[24] Se Kap. V:6 s. 149 ff.

fång, är det icke särskilt svårt att fastställa dess innehåll och i regel ej heller att avgöra vem utav redaren eller befälhavaren som givit detsamma. Den sistnämnda frågan får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det konkreta fallet. Har mäklaren erhållit sina direktiv från redaren, är avtalet slutet med denne och sjöpanträtt är utesluten. Har däremot mäklaren endast erhållit en anmodan från redaren att bevaka rederiets intressen, under det att befälhavaren självständigt förhandlat med mäklaren om de åtgärder som skolat vidtagas, talar starka skäl för att anse avtalet slutet av befälhavaren.[25]

Det är emellertid betydligt vanligare, att mäklaren får i uppdrag att ombesörja fartygets klarering, utan att uppdragets omfång närmare anges, s.k. *neutralt klareringsuppdrag*. I dessa fall gäller det att tolkningsvis fastställa, vilka åtgärder som faller inom ramen för det lämnade uppdraget, för att med ledning härav avgöra vem av redaren eller befälhavaren som lämnat uppdrag rörande varje särskild av mäklare vidtagen åtgärd.

Enligt 1 § 1934 års skeppsklarerarförordning förstås med skeppsklarering "ombesörjande av att de för fartygs visitation och inklarering erforderliga handlingar bliva till vederbörande myndighet ingivna; samt anskaffande av de för lasts intagande i fartyg och fartygs utklarering erforderliga handlingar ävensom de handlingar, som för fartygs resa och för inklarering å destinationsorten skola från avgångsorten medföras". Dessa göromål utgör emellertid endast en obetydlig del av vad man i dagligt tal menar med skeppsklarering. Om inga inskränkningar gjorts och uppdraget ej heller inriktats på några särskilda uppgifter innebär i allmänhet klareringsuppdraget följande.[26] I första hand skall mäklaren anskaffa lämplig kajplats åt fartyget samt bogserare för fartygets förhalning till och från kaj. Han skall vidare anmäla fartygets ankomst till godsemottagare samt genom sin representant, den s.k. waterclerken, borda fartyget för att ta hand om skeppshandlingarna. Därefter vidtar andra uppgifter, såsom att anmäla fartygets ankomst för hamnmyndigheten och ombesörja formaliteter med hälsovårdsmyndigheter och tullverket. I samband med lastning och lossning sluter mäklaren vanligtvis olika avtal med stuvare, kajförvaltning, lagerhus, läktare, bogserare

[25] Se t.ex. ND 1920 s. 495 (ØL), 1948 s. 540 (SøHa).

[26] Se härom för en mera detaljerad redogörelse Kleemann s. 29 ff., Eggers s. 13 ff., 86 ff., Handbok i skeppsklarering s. 11 ff., MacMurray-Cree s. 45 ff., Edward s. 5.

m.m. Vidare är han befälhavaren behjälplig med en rad olika åtgärder, såsom anskaffandet av proviant, färskvatten, kol, bunkers, utrustning m.m.[27] Han ombesörjer att till fartyget ankommande post förs ombord och tar hand om avgående. Han förmedlar reparationsavtal med varv och infordrar för redarens räkning kostnadsförslag avseende klassifikationsarbeten, samt för förhandlingar med representanter och besiktningsmän vid klassifikationsanstalter.

Innan fartyget lämnar hamnen betalar vanligtvis mäklaren de uppkomna kostnaderna.[28] I allmänhet träder han icke därvid i redarens ställe, utan reglerar kostnaderna genom att göra motsvarande avdrag från frakt, i den mån han inkasserar sådan. I lasthamn tar han regelmässigt fraktförskott av avlastaren för att bestrida kostnaderna för hamnavgifter, stuvare, proviant, bunkers, kontanter till befälhavaren m.m.

Många gånger utställes räkningarna direkt på mäklaren, vilket emellertid icke behöver innebära att denne är att anse som gäldenär i förhållande till tredje man.[29] Då mäklare ingår avtal på redarens vägnar, såsom vid beställning av lots, bogserhjälp och stuvare för lastning och lossning, handlar han i regel i redarens eller befälhavarens namn, dvs. såsom fullmäktig, och blir sålunda icke själv bunden och förpliktad. Detta gäller under förutsättning att icke annorlunda avtalats eller förutsatts i avtalet med tredje man, eller att det icke föreligger handelsbruk, på grund varav betalningsskyldighet åvilar mäklaren.[30] Den yrkes-

---

[27] I allmänhet sluter befälhavaren själv avtal med tredje man, medan mäklaren inskränker sig till att rekommendera någon leverantör eller sammankoppla parterna, se Handbok i skeppsklarering s. 17.

[28] Jfr Kleemann s. 32.

[29] Se Kleemann s. 32.

[30] Jfr uttalande av handelskamrarna i Göteborg, Malmö och Stockholm angående förhållandet mellan skeppsklarerare och stuvare, Handelsbruk III, 185—187 s. 22 ff. Frågan avsåg huruvida enligt gällande kutym skeppsklarerare, som givit stuvare i uppdrag att verkställa lossning av fartygslast, vid sådant förhållande, och då vid uppdragets lämnande icke annorlunda avtalats eller förutsetts, var pliktig svara för betalningen för lossningen. Denna fråga besvarades nekande av samtliga tillfrågade handelskammare. HD yttrade i dom NJA 1934 s. 685: "Utredningen hos K.M. utvisar, att någon sedvänja icke föreligger, på grund varav Schélebolaget i egenskap av skeppsklarerare eller mäklare skulle anses hava iklätt sig betalningsansvarighet för lossningskostnaden." Jfr ND 1919 s. 94 (Overretten i Kbhvn). Se Kleemann s. 32 f., Tiberg, Mellanmansrätt, s. 19, Willner i Hansa 1954 s. 1615.

mässiga mellanmansställning som intas av mäklare är en omständighet som talar för att denne i huvudsak uppträder som fullmäktig i sitt förhållande till tredje man.[31] Ingår han däremot avtal i eget namn blir han naturligtvis själv bunden och svarar ensam för avtalens uppfyllande. Icke sällan uppställer tredje man krav på att mäklaren skall ingå avtalet i eget namn, eller i varje fall garantera eller på annat sätt säkerställa betalning.[32] Detta förekommer framför allt då redaren är okänd eller är känd för mindre god likviditet. För vissa offentliga avgifter såsom hamn-, tull- och lotsavgifter är det ofta ordnat så att mäklaren får lämna garanti för att dessa kostnader blir betalda.[33] Detsamma gäller beträffande sjukvårdskostnader, för vilka i allmänhet fordras att mäklaren deponerar pengar som säkerhet för dess betalning.[34] De här angivna exemplen har närmast karaktär av undantag från regeln att mäklaren icke är personligen betalningsskyldig. Att mäklaren gentemot tredje man garanterar betalning eller genom att sluta avtal i eget namn ställer sig själv betalningsskyldig i förhållande till denne, förändrar emellertid icke i och för sig förutsättningarna för uppkomsten av mäklarens självständiga sjöpanträtt.[35] Avgörande för denna fråga är innehållet i det mellan redaren och mäklaren etablerade rättsförhållandet.

Det är ingalunda ovanligt att mäklaren i samband med fartygets klarering åtar sig att betala de utgifter, som uppkommer under fartygets uppehåll i någon hamn.[36] Ofta kan dylika utlägg vara nödvändiga med hänsyn till de stora förluster, som skulle uppstå ifall fartyget tvingades kvarstanna i hamnen i avvaktan på att rederiet anskaffade medel för att täcka uppkommande utgifter. Om mäklaren har uppdrag att inkassera frakt för rederiets räkning uppstår i allmänhet inget problem.

[31] Jfr Tiberg, Mellanmansrätt, s. 19, 88. Se däremot för en motsatt uppfattning Willner i Hansa 1954 s. 1615, Albrecht i Hansa 1953 s. 1290 ff. Om annan än mäklare uppträder utan att göra klart för tredje man att han handlar i annans namn inträder betalningsskyldighet; jfr ND 1919 s. 94 (Overretten i Kbhvn) där en verkstad, som reparerat ett fartyg på uppdrag av en skeppshandlare, ansågs berättigad att söka sin betalning av den senare, enär denne icke ansågs vara fartygets fasta mäklare och verkstaden antogs haft fog för att utgå från att den skulle erhålla betalning av skeppshandlaren.

[32] Se Willner i Hansa 1954 s. 1615, Albrecht i Hansa 1953 s. 1290 ff., Eggers s. 14.

[33] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 305.

[34] Handbok i skeppsklarering s. 15.

[35] Jfr Willner i Hansa 1954 s. 1615.

[36] Jfr Tiberg, Mellanmansrätt, s. 88, Eggers s. 14, 88 ff.

Han kan då vid redovisning avräkna sina motkrav och på så sätt försäkra sig om återbetalning.[37] Problemet uppkommer främst då mäklaren med sina egna medel tillgodoser rederiets borgenärer. Normalt innebär klareringsuppdraget icke någon plikt för mäklaren att betala för rederiet uppkommande utgifter.[38] I regel fullgöres dock uppdraget på så sätt att mäklaren närmast av omsorg om sin rörelse tillser att fordringsägarna gottgöras för sina fordringar mot rederiet.[39] I sådana fall, där mäklaren sålunda frivilligt erlägger betalning för redarens utgifter, kan han icke påräkna att hans genfordran mot rederiet är utrustad med självständig sjöpanträtt. Om däremot klareringsuppdraget lämnats av befälhavaren är det högst troligt att förhållandet får bedömas annorlunda och att mäklaren sålunda åtnjuter sjöpanträtt till säkerhet för sin fordran gentemot rederiet. Vi har emellertid då avlägsnat oss ifrån utgångspunkten för den inledningsvis uppställda frågan.

Det har redan sagts, att klareringsuppdraget i och för sig icke innebär en plikt för mäklaren att reglera rederiets skulder på grund av hamnanlöp. Å andra sidan är det inget som hindrar att mäklaren i sitt avtal med redaren åtar sig att betala uppkommande utgifter, antingen alla utgifter eller endast en del specificerade.[40] Befälhavarens anmodan till mäklaren att betala de av avtalet omfattade utgifterna är i sådana fall endast en rättshandling, som utlöser avtalets rättsverkningar, och kan icke betraktas som ett av befälhavaren i denna hans egenskap ingånget avtal.[41]

Det kan emellertid ifrågasättas, om icke förhållandet får bedömas annorlunda för de fall, där klareringsuppdraget är helt neutralt, dvs. endast innehåller en anmodan till mäklaren att ombesörja fartygets klarering, utan något uttryckligt krav på att mäklaren skall betala uppkommande utgifter. Enligt min mening kan icke mäklaren genom att åtaga sig ett sådant uppdrag anses ha förpliktat sig till att betala

---

[37] Kleemann s. 32, Eggers s. 91, Tiberg, Mellanmansrätt, s. 88, Rodhe, Obligationsrätt, s. 64.

[38] Se uttalande av Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening i NJA 1937 s. 167 I på s. 169 samt Bååthe i Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförenings cirkulär nr 7/1960 s. 5.

[39] Se Handelsbruk III s. 23, uttalande av Skånes handelskammare.

[40] Se t.ex. NJA 1914 s. 104, ND 1948 s. 540 (SøHa).

[41] Jfr ND 1966 s. 29 (FHD).

rederiets utgifter i samband med fartygets besök i hamn.[42] Då mäklaren på uppdrag av rederiet eller befälhavaren betalar dessa utgifter, är detta att likställa med ett lån till uppdragsgivaren. Det finns inget skäl att se detta förhållande annorlunda än om mäklaren i stället hade utgivit ett mot fordringen svarande belopp till redaren eller befälhavaren, för att av denne erläggas till fordringsägaren.[43] I båda fallen är det fråga om försträckning av penningmedel, ett kreditavtal som kommer till stånd genom att mäklaren förklarar sig villig att förskottera medel för att likvidera fartygets omkostnader. För att sjöpanträtt skall uppkomma krävs enligt 267 § 5. att befälhavaren slutit avtalet i denna sin egenskap samt att åtgärden varit nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Om därför betalningsanmodan i detta fall kommit från rederiet, är sjöpanträtt utesluten redan på denna grund.[44] Är det å andra sidan befälhavaren, som givit mäklaren anmodan att betala, får man vidare undersöka om övriga rekvisit för sjöpanträttens uppkomst är uppfyllda. Det avgörande är därvid icke, att betalningen skall ha varit nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. I stället får det undersökas huruvida de utgifter, som betalats av mäklaren, varit nödvändiga för angivna behov. [45] Därvid torde få uppställas krav på att utgiften hänför sig till den aktuella resan.[46] En motsatt ståndpunkt skulle leda till att konventionens syfte motarbetades. Det skulle då vara möjligt att skaffa sig förlängd kredit för skulder som uppkommit under en tidigare resa, genom att anmoda mäklare att under en senare resa betala dessa.

Det nu anförda leder fram till uppfattningen, att den mäklare, som ombesörjer ett fartygs klarering på grund av ett av redaren lämnat neutralt klareringsuppdrag, mycket väl kan tänkas ha självständig sjöpanträtt för sin fordran gentemot rederiet på grund av utlägg, som gjorts efter anmodan av befälhavaren. Detta gäller vare sig den som

[42] Jfr uttalande av Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening i NJA 1937 s. 167 I.

[43] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 322.

[44] Jfr ND 1922 s. 365 (SøHa), 1939 s. 93 (SøHa), 1948 s. 540 (SøHa).

[45] ND 1932 s. 449 (ØL), 1939 s. 93 (SøHa), 1948 s. 540 (SøHa), 1949 s. 575 (Oslo), 1950 s. 368 (Follo), 1951 s. 136 (NH).

[46] Bergen Overretts dom 22 jan. 1934 i målet Bergens Privatbank v. Watts, Watts & Co., Ltd., Bankforeningens Domsreferater 1933—34, Nr 145. Domen innebar en ändring av ND 1932 s. 461 (Bergen), där motsatt ståndpunkt intogs av rätten.

ombesörjer klareringen handlar i egenskap av fast agent eller såsom mäklare med engångsuppdrag. Det torde emellertid icke vara korrekt och dessutom föra alltför långt att anta, att sjöpanträtt kan uppkomma för samtliga mäklarens utgifter. En tolkning av det neutrala uppdraget ger vid handen, att vissa utgifter intar en särställning med hänsyn till sitt nära samband med fartygets klarering. Hit hör alla offentliga avgifter såsom hamn-, fyr- och båkavgifter samt kostnader för lotsning och bevakning av fartyget under uppehåll i hamn. Till denna grupp kan också räknas porto- och telegramutgifter, hälsovårdsavgifter, tullavgifter och konsulatavgifter. Dessa utgifter betalas regelmässigt av mäklaren inom ramen för klareringsuppdraget. I vissa fall har mäklaren lämnat särskild garanti för betalning, i andra fall är utgifterna icke tillgängliga för betalning förrän fartyget lämnat hamnen. Det nära sambandet mellan dessa utgifter och den aktivitet, som mäklaren utvecklar inom ramen för ett neutralt klareringsuppdrag, gör det naturligt att tolkningsvis anse, att en betalning av dessa utgifter omfattas av mäklarens avtal med redaren.[47]

Ett dylikt samband kan däremot icke sägas bestå ifråga om andra utgifter, som kan uppstå i hamn, såsom bogseringskostnader, lastnings- och lossningskostnader, kostnader för inköp av bunkers, proviant och fartygsrekvisita, reparationskostnader samt kontanter till befälhavaren. Med hänsyn härtill samt till att dessa utgifter är oberäkneliga och ofta kan uppgå till mycket stora belopp, kan det normalt icke sägas vara mellan parterna förutsatt, att mäklaren av egna medel skall förskottera betalning. Mäklarens utlägg för att reglera sådana utgifter på anmodan av befälhavaren får därför i avsaknad av uttryckligt åtagande gentemot redaren anses grunda sig på avtal, som befälhavaren i denna sin egenskap ingår, vilket under förutsättning att utgifterna är nödvändiga för fartygets bevarande eller resans fortsättande medför, att mäklarens fordran mot rederiet är utrustad med sjöpanträtt enligt 267 § 5.[48]

Den här presenterade tolkningsmetoden ger till resultat en differentiering mellan olika åtgärder som vidtages av mäklare. Ett klareringsuppdrag från redaren, vare sig uppdraget ges vid något enstaka tillfälle eller har en mer permanent karaktär på grund av mäklarens ställning

[47] Jfr JustR Appelbergs votum i NJA 1937 s. 167 I på s. 171 samt dissens av assessor Munck af Rosenschöld i NJA 1937 s. 167 II på s. 174 f.

[48] NJA 1937 s. 167 I på s. 171 f., ND 1939 s. 93 (SøHa), 1949 s. 575 (Oslo), 1950 s. 368 (Follo), 1951 s. 136 (NH).

som rederiets agent, behöver sålunda icke förhindra att det uppkommer en självständig sjöpanträtt för mäklare, som på befälhavarens begäran förser den senare med pengar eller betalar fartygets utgifter i hamn.[48a] Den angivna metoden går ut på att separera klareringsuppdraget från andra uppgifter, som på särskild begäran ombesörjes av mäklaren i samband med fartygets klarering. Det avgörande skälet, för att vid prövningen av frågan, huruvida mäklaren har en självständig sjöpanträtt, använda denna metod, är att ett neutralt klareringsuppdrag i sig icke innebär något åtagande från mäklarens sida att fungera som kreditinrättning för redaren.

Omständigheterna i det konkreta fallet kan emellertid medföra, att man får ge redarens klareringsuppdrag ett vidare innehåll. Detta är fallet om redaren uttryckligen avtalat med mäklaren att denne skall betala uppkommande utgifter, eller om detta kan anses vara mellan parterna förutsatt på grund av tidigare affärs- och kreditförhållanden dem emellan.[49] Även handelsbruk på den ort där mäklaren bedriver sin rörelse bör tillmätas betydelse, när det gäller att tolka innehållet i mäklarens uppdrag.[50] Det förhållandet att mäklaren på förhand träffat ett allmänt avtal med redaren och därvid kanske knutit en mer eller

[48a] Jfr dom av HovR över Skåne och Blekinge den 10 febr. 1933 i mål mellan AB Philip Björkroth & Co. och Rederi AB Brantevik. Redaren hade tillskrivit klareraren och efterhört pris för klarering av ett av fartygen. Sedan klareraren lämnat besked härom, anmodades han av redaren att ombesörja fartygets klarering. När fartyget ankommit i hamn, anmodade befälhavaren klareraren att förskottera pengar för utgifter på c:a 9.000 kronor, en begäran som den senare efterkom. HovR fann att 268 § 4. (267 § 5. i gällande lag) var tillämplig och tillerkände klareraren sjöpanträtt för regressfordran mot rederiet. I kravet ingick utlägg för kontanter till befälhavaren. Jfr NJA 1923 s. 138 samt de belgiska fallen JPA 1957 s. 195 (Cour d'appel de Bruxelles) och 1962 s. 368 (Tribunal civil d'Anvers).

[49] Se NJA 1914 s. 104 där sjöpanträtten för utlägg underkändes, emedan agenten ansågs ha handlat för redarens räkning och icke på grund av befälhavarens uppdrag. I målet var ostridigt att mäklaren antagits som agent och rederiet medgav att uppdraget omfattade, dels att agenten skulle betala vissa vid fartygets besök i hamn återkommande erforderliga utgifter, dels ock att vidta de åtgärder, vilka kunde påfordras av befälhavaren. Rederiet menade därför att de gjorda utläggen verkställts av agenten, dels i denna egenskap, dels ock på uppdrag av befälhavaren. Jfr NRt 1928 s. 759 och för tysk rätt Hansa 1935 s. 1405, 1497; annorlunda dock HansRGZ 1928 B 211.

[50] Jfr Kleemann s. 48, 72, Eggers s. 88 f., Schlegelberger-Liesecke § 556 Anm. 27.

mindre fast förbindelse med denne, vilket är fallet med t.ex. en linjeagent, betyder däremot i och för sig icke att mäklaren går miste om sjöpanträtt till säkerhet för fordringar, som uppkommit på grund av utlägg efter anmodan av befälhavaren.[51]

De vunna resultaten vid den ovan företagna tolkningen av neutrala klareringsuppdrag går emellertid icke att förena med gällande praxis. Domstolarna har valt att avgöra förekommande tvister om mäklares självständiga sjöpanträtt i enlighet med en mera onyanserad metod. Man har därvid betraktat alla de av en mäklare företagna åtgärderna som en helhet, vilken omfattats av ett och samma uppdrag. När klareringsuppdraget lämnats av redaren, har frågan om mäklarens självständiga sjöpanträtt besvarats nekande.[52] Den omständigheten att mäklaren gjort utlägg på anmodan av befälhavaren har i dessa fall icke påverkat utgången. Genom att acceptera klareringsuppdraget har mäklaren i förhållande till redaren, ansetts åtaga sig att reglera uppkommande utgifter och förskottera medel. Med avseende på bestridda utgifter och gjorda utlägg har mäklaren därför ansetts handla för redarens räkning, men icke på grund av ett uppdrag som givits mäklaren av fartygets befälhavare i denna hans egenskap.

I samtliga dessa fall har klareringsuppdraget lämnats av redaren antingen muntligen eller per brev, varvid redaren förklarat sig överlämna klareringen av fartyget till mäklaren. De utlägg för vilka mäklaren yrkat sjöpanträtt har avsett bl.a. hamn-, lots-, fyr- och andra offentliga avgifter, porto, befraktningskurtage, besiktningsarvoden, stuvarlön, kontanter till befälhavaren, lösen av sjöförklaringsprotokoll, kompassjustering, ilandsättning av kompassjusterare, haveriarvode och klareringsprovision. Den gjorda exemplifieringen ger vid handen, att befälhavaren lämnats stor frihet att bestämma den yttre ramen för uppdraget. Detta är särskilt påtagligt vid en jämförelse med befälhavarens aktivitet inom ramen för ett av redaren slutet årskontrakt om leverans av bunkers eller proviant.[53] Genom att låta de av befälhavaren företagna dispositionerna omfattas av det av redaren lämnade klarerings-

[51] Se ND 1931 s. 77 (Bergen), 1920 s. 495 (ØL).

[52] NJA 1937 s. 167, 1956 s. 565, ND 1939 s. 93 (SøHa). Jfr Tiberg, Mellanmansrätt, s. 88, densamme, Föreläsningar i sjörätt, föreläsning IV, Handbok i skeppsklarering s. 93, Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförenings cirkulär nr 7/1960 s. 4, 8.

[53] Se ovan Kap. V:6 s. 149 ff.

uppdraget, synes domstolarna i alltför hög grad ha avlägsnat sig från kravet på en konkretisering av avtalet. Att utan stöd av uttryckliga eller tysta förutsättningar eller handelsbruk ge avtalet ett så vittomfattande innehåll, torde föra alltför långt och dessutom i hög grad motverka mäklarens intressen att erhålla en kanske ofta påräknad säkerhet för sin kreditgivning.

En genomgång av praxis visar också att domstolarna kommit i ett svårbemästrat läge, då man tagit fasta på mäklarens intresse av att kunna åberopa sjöpanträtt till stöd för sina fordringar. I några fall, vilka i analogi med härovan omtalade avgöranden borde ha föranlett ett underkännande av mäklarens krav på sjöpanträtt, har domstolarna sålunda ansett att uppdraget i sin helhet lämnats av befälhavaren, med påföljd att mäklarens yrkande om sjöpanträtt för alla utlägg godkänts till den del de också motsvarat övriga i 267 § 5. uppställda rekvisit.[54] Redarens meddelande till eller föregående kontakt med mäklaren har bedömts som en avisering om fartygets ankomst, eller i varje fall ansetts sakna tillräcklig grad av precisering för att utgöra grundvalen för ett bestämt avtal. I dessa fall har domstolarna dessutom understrukit, att mäklaren handlat under förlitande på att erhålla sjöpanträtt till säkerhet för sina fordringar. Det kan icke förnekas, att en sammanställning och jämförelse av de olika avgörandena ger en förvirrad bild, präglad av ett slumpartat utfall. Skälet härtill ligger i den onyanserade metod för tolkning av uppdragets innehåll, vilken använts av domstolarna.

Det sagda visar, att ett fastställande av mäklaruppdragets innehåll utgör en väsentlig förutsättning för att avgöra frågan om mäklarens sjöpanträtt för av honom gjorda utlägg. Faller utläggen utom det av redaren lämnade klareringsuppdraget, kommer mäklarens regressfordran att vara utrustad med självständig sjöpanträtt, under förutsättning att betalningen verkställts på anmodan av befälhavaren samt övriga i 267 § 5. uppställda rekvisit föreligger. Är det å andra sidan klart, att mäklaren inom ramen för det lämnade klareringsuppdraget har åtagit sig att på begäran likvidera rederiets utgifter i hamn, får man ta ställning till, om befälhavarens befattning med rättsförhållandet till sin natur är sådan, att det kan sägas att avtalet ingåtts av honom i hans egenskap av befälhavare. Befälhavarens aktivitet kommer emellertid i

[54] NRt 1928 s. 759, ND 1950 s. 368 (Follo); jfr ND 1964 s. 3 (Oslo) där emellertid ingen invändning gjordes om att klareringsuppdraget lämnats av redaren.

regel att inskränka sig till, att han anmodar mäklaren att reglera uppkommande utgifter. För dessa fall torde det i analogi med motsvarande förhållanden vid årskontrakt om leveranser av bunkers och proviant vara fastslaget, att utläggen de facto företas på anmodan av redaren samt att krediten beviljas denne och icke befälhavaren. Man kan sålunda icke komma ifrån problemet genom att blott hänvisa till att redaren tidigare haft kontakt med tredje man, vare sig denne nu är mäklare eller bunkerleverantör. Innebörden av kontakten måste utredas, innan man kan ta ställning till frågan om det är redaren eller befälhavaren i denna sin egenskap som slutit avtalet.

Man kan emellertid ej bortse från faktum, att gällande praxis leder till otillfredsställande resultat och lämnar föga vägledning för en lösning av här uppställda problem. Det torde dessutom kunna ifrågasättas, om domstolarna verkligen haft något stöd för sina till synes godtyckliga tolkningar av klareringsuppdragens innehåll. Det förefaller i stället som om den föreslagna tolkningsmetoden är lämpligare och åstadkommer en nödvändig stabilisering av rättsförhållandet. Eftersom det neutrala klareringsuppdraget icke kan anses innebära något åtagande från mäklarens sida att fungera som kreditinrättning för rederiet annat än i mycket begränsad omfattning, nämligen med avseende på utgifter som äger ett nära samband med själva klareringen, blir uppgiften att avgöra vem som i det konkreta fallet slutit avtal och den därmed sammanhängande frågan om mäklarens självständiga sjöpanträtt, icke särskilt svårbemästrad. I enlighet härmed kommer redarens anmodan till mäklaren att ombesörja fartygets klarering städse att anses som ett av redaren lämnat klareringsuppdrag. Detta gäller såväl då mäklaren intar ställningen såsom rederiets agent, som då uppdraget lämnas för något enstaka tillfälle. Detsamma får antas gälla i de fall, där redaren i långtidskontrakt förbundit sig att anlita viss mäklare för klarering av sina fartyg. Den omständigheten, att mäklaren icke innan fartygets ankomst i hamn lämnat någon formlig accept, kan icke tillmätas betydelse, alldenstund redaren endast väntar sig att mäklaren skall efterkomma hans anmodan att klarera fartyget, då detta ankommer till den avsedda hamnen. Avtal kommer då till stånd genom att mäklaren faktiskt tar sig an fartyget vid ankomsten.

Det av redaren lämnade neutrala klareringsuppdraget kommer sålunda att lämna stort utrymme för uppkomsten av självständig sjöpanträtt för mäklaren. Även om klareringsuppdraget anses komma från

redaren, blir mäklaren säkerställd för sina fordringar på grund av betalningar och utlägg som gjorts efter anmodan av befälhavaren, under förutsättning att också övriga i 267 § 5. angivna rekvisit är uppfyllda.

3. *Mäklares förvärv av härledd sjöpanträtt*

a. *Problemställningen*

I det föregående har påvisats, att mäklaren genom att göra utlägg för rederiet i samband med klarering av fartyg, kan erhålla självständig sjöpanträtt för sitt regresskrav gentemot rederiet, under förutsättning att han handlat på uppdrag av befälhavaren samt utgifterna varit nödvändiga för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Brister det i någon av förutsättningarna, dvs. har mäklaren handlat på uppdrag av redaren eller är utgifterna varken nödvändiga för fartygets bevarande eller resans fortsättande, kan mäklaren icke åberopa 267 § 5. såsom grund för sjöpanträtt. Det återstår då att undersöka, huruvida mäklaren på annat sätt kan vara säkerställd för sin kreditgivning.

Det förhåller sig ofta så att de fordringar, vilka tillgodoses genom mäklarens utlägg, i sig själva är sjöpantberättigade. Detta är t.ex. fallet då mäklaren infriar leverantörfordringar, vilka grundar sig på befälhavareavtal enligt förutsättningarna i 267 § 5., erlägger hamnavgifter eller betalar besättningens löner. I dessa fall har proviant- eller bunkerleverantören, hamnmyndigheten och besättningen sjöpanträtt för sina fordringar gentemot rederiet. När sålunda de infriade fordringarna i förste borgenärs hand är utrustade med sjöpanträtt, uppkommer frågan, huruvida mäklaren genom att erlägga betalning inträder i denna borgenärens rätt gentemot redaren, eller, om svaret blir nekande, huruvida mäklaren genom att förskaffa sig transport av sjöpanträtten från de ursprungliga borgenärerna, kan komma i åtnjutande av deras säkerhetsrätt.[55] I det ena fallet är fråga om automatisk övergång av säkerhetsrätten genom själva betalningen eller till följd av lagstadganden *(subrogation* resp. *cessio legis),*[56] i det andra om överlåtelse av densamma till den som infriar fordringen *(cession).*

[55] Denna frågeställning har uppmärksammats och behandlats särskilt av Riska i FJFT 1959 s. 305 ff., samt Haga i AfS Bd 8 s. 526 ff.

[56] Med cessio legis åsyftas att i vissa fall fordringen överflyttas till nytt subjekt direkt på grund av lag eller eljest direkt på grund av en rättsregel. Jfr Karlgren, Kollegium II s. 84. Somliga författare föredrager beteckningen subrogation, se Ussing, Dansk Obligationsret, s. 240 f., Riska i FJFT 1959 s. 307, Arnholm, Privatrett III, s. 144, 147 f.

Om det är möjligt att sjöpanträtten på något av dessa sätt kan överflyttas på den betalande, kan det inträffa att mäklaren i vissa fall är i tillfälle att åberopa två helt skilda grunder till stöd för sitt krav på sjöpanträtt för gjorda utlägg. I det ena fallet rör det sig om sjöpanträtt, som uppkommer på grund av avtal med befälhavaren, i det andra inträder mäklaren i en redan bestående sjöpanträtt. Om mäklaren sålunda på befälhavarens uppdrag betalat rederiet åvilande hamnavgifter, kan han som grund för sitt sjöpanträttskrav gentemot rederiet åberopa, dels att han handlat på uppdrag av befälhavaren och därför har sjöpanträtt enligt 267 § 5., dels att han genom sin betalning inträtt i den sjöpanträtt, som i första hand tillkommer hamnmyndigheten enligt 267 § 1. eller i förekommande fall fått densamma transporterad på sig. När mäklaren betalar rederiets utgifter, sker det nästan alltid till följd av anmodan från redaren eller befälhavaren.[57] Det kan emellertid förekomma att gälden infrias därför att mäklaren själv är ansvarig på grund av borgensåtagande eller garantiutfästelse eller emedan han ställt sig själv som medgäldenär.[58] Det kan också hända att mäklaren, utan att själv vara ansvarig eller utan föregående anmodan från redaren eller befälhavaren, betalar uppkommande fordringar närmast av omsorg om den egna rörelsen[59] Det är då troligt, att svaret på den uppställda frågan kommer att vara beroende av grunden för interventionsbetalningen.

Framställningen avser sålunda att undersöka, om mäklaren vid betalning av en sjöpantberättigad fordran *automatiskt* inträder i den till densamma hörande sjöpanträtten eller, vid ett nekande svar härpå, om sjöpanträtten genom en *transportförklaring* från den ursprunglige borgenären tillsammans med huvudfordran kan överföras till den infriande mäklaren.

b. *Mäklarens intresse av övergång*

Frågan om övergång av sjöpanträtt har betydelse för mäklaren i första hand i sådana fall, där han icke har självständig sjöpanträtt enligt 267 § 5. för sitt regresskrav gentemot rederiet, enär de i detta stadgande föreskrivna rekvisiten icke är uppfyllda. Om i sådana fall de av mäklaren infriade fordringarna i sig själva är sjöpantberättigade i enlighet

[57] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 308.

[58] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 305, Willner i Hansa 1954 s. 1615 ff.

[59] Se yttrande av Skånes handelskammare i Handelsbruk III s. 23.

med reglerna i 267 § 1—5., har han intresse av att åberopa övergång av sjöpanträtt, eftersom en övergång i förevarande fall är den enda grunden för att hans regresskrav skall vara utrustat med sjöpanträtt.[60] Däremot har frågan om övergång av sjöpanträtt ej samma betydelse för mäklaren, då han själv har sjöpanträtt enligt 267 § 5., samt de av honom likviderade fordringarna i förste borgenärs hand icke är utrustade med sjöpanträtt med bättre prioritet (267 § 1—4.).

Det bör emellertid observeras att den infriade fordringens sjöpanträtt många gånger har bättre prioritet än den sjöpanträtt, som enligt 267 § 5. uppkommer genom att mäklaren gör utlägg för rederiet på anmodan av befälhavaren. Om mäklaren såsom grund för sitt sjöpantsrättskrav endast åberopar att han handlat på uppdrag av befälhavaren, kan han i intet fall erhålla annan än den i 267 § 5. upptagna sjöpanträtten. Bland de av mäklaren gjorda utläggen kan emellertid förekomma likvider för hamnavgifter, löner till besättningen, bärgarlön eller haveribidrag, dvs. fordringar som i sig själva är utrustade med sjöpanträtt med bättre prioritet än den enligt 267 § 5. Det sagda gäller samtliga de i 267 § 1—4 upptagna sjöpanträtterna. I dessa fall kan mäklaren ha ett starkt intresse av att i stället åberopa övergång såsom grund för sitt sjöpanträttskrav för att därigenom komma i åtnjutande av den bättre prioriteten.[61]

Av det sagda framgår, att mäklaren kan ha intresse av att åberopa övergång av sjöpanträtt, dels när detta är den enda tänkbara grunden för sjöpanträtt för hans regresskrav gentemot rederiet, dels ock i fall där den infriade fordringen är behäftad med sjöpanträtt med bättre prioritet än den mäklaren eventuellt kan ha, därigenom att han handlat på uppdrag av befälhavaren. I de fall där mäklaren har en självständig sjöpanträtt enligt 267 § 5., bryr han sig dock ofta icke om att åberopa förvärv av härledd sjöpanträtt. Eftersom sjöpanträtterna i förmånsrättshänseende går före de största fordringarna, nämligen de inteckningsberättigade, kommer samtliga sjöpantberättigade krav i allmänhet att bli tillgodosedda och erhålla betalning, utan att den inbördes prioriteten dem emellan kommer att få någon betydelse.[61a] Härtill skall anmärkas, att den inbördes prioriteten mellan olika krav får aktualitet endast om kraven hänför sig till fordringar som uppkommit på en och samma resa med undantag för befälhavares och besättnings hyreskrav, vilka

[60] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 306.

[61] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 306.

[61a] Jfr av Tiberg utförd fältundersökning redovisad i Kreditsäkerhet, s. 152 f.

under närmare i 269 § 3 st. angiven förutsättning njuter lika rätt med fordringar från den sista resan, även om de uppstått under en tidigare resa.[62] Så mycket större intresse för mäklaren har emellertid frågan om övergång i fall där någon annan grund för sjöpanträtt icke kan åberopas av denne.

c. *Allmänt om övergång av fordran och därtill hörande förmåns- och säkerhetsrätter*

Utgångspunkten för vår undersökning kan sålunda fastlåsas till frågeställningen, huruvida en mäklare genom att betala rederiets skuld inträder i den sjöpanträtt, som tillkommer kravet i förste borgenärs hand. Till detta problem anknyter frågan, om mäklaren kan tillgodogöra sig sjöpanträtten genom att tillförsäkra sig en transportförklaring från den ursprunglige borgenären. Den angivna frågeställningen innehåller därför strängt taget två led, nämligen dels huruvida betalaren har regressrätt gentemot gäldenären på grund av att han infriat fordringen, dels ock huruvida betalaren, om det första ledet besvaras jakande, till stöd för sitt regresskrav gentemot gäldenären kan åberopa sig på samma förmåns- eller säkerhetsrätter, som tillkom den ursprunglige borgenären.

Dessa frågor besvaras icke av sjölagen.[63] Den helt formella uppfattningen, att betalarens regresskrav är ett annat krav än det infriade och därför icke har sjöpanträtt, enär det icke förekommer uppräknat i 267 §, kan icke upprätthållas.[64] Det förefaller då naturligt att för besvarandet av de uppställda frågorna söka ledning i de rättsprinciper och rättsregler, som har utbildat sig i den allmänna obligationsrätten.[65] Först skall undersökas, i vilken utsträckning rättsordningen tillåter en borgenär att överlåta sitt fordringsanspråk mot gäldenären till en tredje man. I samband därmed upptas frågan, om tredje man genom överlåtelsen kommer i åtnjutande av de till fordringen hörande förmåns- och säkerhetsrätterna. Därefter överblickas obligationsrättens regler om en interventionsbetalares ställning när någon formell överlåtelse icke skett. I första hand behandlas frågan om dennes regressrätt och

[62] 269 § 2 st. Fordringar, som uppstått under en senare resa, skall dock enligt 269 § 3 st. äga företräde framför dem, som härleder sig från en tidigare.

[63] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 321 f.

[64] Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 528 f.

[65] Se Riska i FJFT 1959 s. 307 f.

därefter problemet om betalarens automatiska inträde i den infriade fordringens förmåns- eller säkerhetsrätter.

När det gäller övergång av en fordran får man skilja mellan den ställning som tillkommer en *cessionarie* och den som intas av en *interventionsbetalare*. Cessionarie är den person, som genom cession får fordringen överlåten på sig. Huvudanledningen till cessionen är att cessionarien önskar utnyttja de rättigheter, som tillkommer cedenten, dvs. den som överlåter fordringen. Cession tillkommer mera sällan på gäldenärens initiativ. I stället är det borgenären, som av någon anledning vill göra sig av med sin fordran och därför tar initiativet, eller också kommer detta från cessionarien, vilken kan ha något skäl att förvärva en fordring mot gäldenären. Denna överlåtelse av fordringen kommer ofta till stånd före gäldens förfallotid.[66]

En interventionsbetalares motiv däremot är icke en önskan att utnyttja borgenärens rättigheter, utan fastmer att förhindra att borgenären gör bruk av sina rättigheter till förfång antingen för gäldenären eller för interventionsbetalaren själv. Betalaren vill sålunda förhindra att regelmässiga sanktioner vid kontraktsbrott kommer till användning, såsom utmätning och exekutiv försäljning av gäldenärens egendom. Initiativet till betalning kommer ofta från gäldenären själv i och med att han anmodar tredje man att infria gälden. Det förekommer dock att tredje man kan ha ett starkt eget intresse av att betalning kommer till stånd, t.ex. önskan att skydda egendom, i vilken han själv har rättighet, från utmätning. Härav kan man emellertid icke sluta, att tredje man skulle vara ointresserad av att gentemot den ursprunglige gäldenären komma i samma ställning som den tidigare borgenären. Men önskan att inträda i borgenärens ställning utgör icke drivfjädern till betalningen. Bakom betalningen ligger i stället i första hand en önskan att skydda gäldenärens eller betalarens eget intresse, vilka för övrigt ofta kan sammanfalla. Om tredje man får anmodan av gäldenären att betala en dennes skuld, är ju anledningen till betalningen alltjämt gäldenärens önskan att förhindra att borgenären gör bruk av sina rättigheter vid ett kontraktsbrott. Att sedan betalaren, innan betalningen kommer till stånd, kanske är mera intresserad av sitt regressanspråk gentemot gäldenären och gör överväganden därefter, kan icke medföra att betalarens intresse skulle vara ett annat än gäldenärens.[67]

[66] Se Haga i AfS Bd 8 s. 533.

[67] Se Haga i AfS Bd 8 s. 533.

Enligt skandinavisk obligationsrätt gäller att en fordran i allmänhet kan överlåtas av en borgenär till en annan utan gäldenärens medverkan. En förutsättning är emellertid att fordringen i sig själv är överlåtbar.[68] Vissa fordringsrätter är av den personliga natur att de enligt lagens mening ej kan tillkomma andra än viss person.[69] Fordringsrätten kan sålunda vara oöverlåtbar av hänsyn till gäldenären. Så är fallet beträffande undantagsförmån rörande rätt till kosthåll, underhållsbidrag, nyttjanderätt till lös egendom m.m.[70] I dessa fall fordras gäldenärens samtycke för att rättigheten skall kunna övergå till ny borgenär. Oöverlåtbarheten kan också vara bestämd med hänsyn till borgenären. Så är ofta fallet beträffande försäkringsersättningar och pensionsfordringar ävensom ersättningar och bidrag enligt lagar om sjukkassor.[71] Icke heller torde ersättning för ideell skada kunna överlåtas.

I fråga om ömsesidiga kontrakt uppstår frågan, huruvida den ene kontrahenten kan överlåta sin rätt mot medkontrahenten å en tredje man men samtidigt kvarstå som förpliktad i förhållande till medkontrahenten. Denna fråga har i allmänhet besvarats nekande med den motiveringen att parternas ställning icke får försämras genom överlåtelse.[72] Så har t.ex. rörande krav på lön enligt tjänsteavtal detta ansetts icke kunna överlåtas beträffande framdeles förfallna lönelopp. Medkontrahentens utsikt att få sin prestation skulle ofta försämras, därest gäldenären icke längre har någon nytta av kontraktet utan genom överlåtelse har konsumerat denna nytta.[72a]

Överlåtelse av fordran kan också vara utesluten genom förbehåll om oöverlåtbarhet.[73] Ett dylikt förbehåll bör dock icke tillerkännas verkan vid utmätning i gäldenärens egendom, eftersom förbehållet då kunde bli ett enkelt sätt att skydda egendomen och göra denna oangripbar från

---

[68] Afzelius s. 25 ff., Karlgren, Kollegium II, s. 83 ff., Rodhe, Obligationsrätt s. 134 ff., Riska i FJFT 1959 s. 307, Augdahl, Den norska obligasjonsretten, s. 360 ff., Arnholm, Privatrett III, s. 65 ff., Haga i AfS Bd 8 s. 526, Selvig, Obligasjonsrett, s. 283 ff., Ussing, Dansk Obligationsret s. 210, 225 ff., Lassen, Haandbog, s. 540.

[69] Se t.ex. Karlgren, Kollegium II, s. 85 ff., Tiberg, Skuldebrevsrätt, s. 31.

[70] Karlgren, Kollegium II, s. 85 f., Tiberg sist a.a. s. 31.

[71] Karlgren, Kollegium II, s. 86, Tiberg sist a.a. s. 32.

[72] Karlgren, Kollegium II, s. 87 f., Tiberg sist a.a. s. 31.

[72a] Jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 136 med noterna 9 och 10, Tiberg sist a.a. s. 31, Sigeman s. 84.

[73] Karlgren, Kollegium II, s. 86 f., Tiberg sist a.a. s. 32.

övriga borgenärer. Såsom hinder för överlåtelse såväl vid benefika som onerösa avtal synes dock förbehållet böra tillerkännas verkan. Vid onerösa avtal torde dock förbehållets giltighet kunna bli föremål för prövning med hänsyn till parternas intressen av att förbehållet består eller förfaller.

Med dessa undantag gäller regeln att fordringar fritt kan överlåtas. Gäldenären behöver sålunda icke ge sitt samtycke till överlåtelsen. En grundläggande princip vid cession brukar uttryckas så att den nye borgenären icke förvärvar bättre rätt än den tidigare borgenären hade.[74] Den nye borgenären övertar sålunda överlåtarens rätt. Fordringen har genom cessionen övergått på honom och han kan göra den gällande direkt gentemot gäldenären. Gäldenären är förhindrad att göra andra invändningar än dem han kunnat framställa gentemot den ursprunglige borgenären.

Här har behandlats övergång av fordran på grund av frivillig överlåtelse, och vad som sagts om denna gäller också beträffande tvungen överlåtelse, dvs. överlåtelse efter utmätning eller konkurs.[75] Vid överlåtelse av fordran uppkommer också frågan huruvida de eventuella förmåns- och säkerhetsrätter som hör till fordringen i förste borgenärens hand genom överlåtelsen övergår till cessionarien. I svensk och övrig nordisk doktrin är det allmän uppfattning att de till fordringen hörande förmåns- och säkerhetsrätterna övergår på cessionarien i samband med överlåtelsen.[76] Denna princip gäller även om någon uttrycklig överlåtelse icke skett beträffande den till fordringen hörande förmåns- eller säkerhetsrätten. Det är sålunda tillräckligt att överlåtelse av fordringen kommer till stånd.

Enligt en tidigare uppfattning gjorde man skillnad mellan förmånsrätter allteftersom de utgjordes av *privilegia personae* och *privilegia*

---

[74] Rodhe, Obligationsrätt, § 13 vid not 1., Selvig, Obligasjonsrett, s. 286 f., Arnholm, Privatrett III, s. 65 f., Tiberg sist a.a. s. 30.

[75] Karlgren, Kollegium II, s. 84. Tiberg, Skuldebrevsrätt, s. 29 anmärker dock, att från fordringsövergång som sker genom konkurs skiljer sig utmätningen framförallt genom att den avser viss bestämd egendom och inte med nödvändighet just fordringen.

[76] Karlgren, Kollegium II, s. 92, densamme i SvJT 1944 s. 408, Almén, Om förmånsrätt, s. 26 ff., Afzelius s. 26, Riska i FJFT 1959 s. 308 ff., Haga i AfS Bd 8 s. 526, Arnholm, Privatrett III, s. 78, Selvig, Obligasjonsrett, s. 284, Ussing, Obligationsretten, s. 222, Lassen, Haandbog, s. 553.

causae.[77] Förmånsrätter av det tidigare slaget var sådana som grundade sig på borgenärens person, medan det senare slaget av förmånsrätter grundade sig på beskaffenheten av den fordran som var ifråga. Endast s.k. privilegia causae skulle åtfölja fordringen, när denna genom överlåtelse eller på annat sätt övergick på annan än den ursprunglige borgenären. Privilegia personae däremot kunde endast göras gällande av den ursprunglige borgenären. Denna lära omfattas icke längre av doktrinen.[78] Varje förmånsrätt grundas på beskaffenheten av den fordran som är ifråga och förmånsrätten är en inneboende egenskap hos fordringen och bör åtfölja den, när den genom överlåtelse eller på annat sätt övergår från den ursprunglige borgenären till någon annan.[79]

Huvudregeln vid cession av fordran synes sålunda enligt en enhetlig doktrin vara att de till fordringen hörande förmåns- och säkerhetsrätterna övergår samtidigt med fordran. Denna fråga synes emellertid icke ha varit föremål för prövning i praxis. Icke desto mindre torde man finna stöd för denna uppfattning i talrika domstolsavgöranden som angår den här nedan behandlade frågan om interventionsbetalares inträde i de till fordringen hörande förmånsrätterna. Många av dessa fall har gällt frågan om löftesmans inträde i förmånsrätt vid infriande av gäldenärs skuld.[80] I några fall har frågan angått statens inträde i löntagares förmånsrätt enligt 17:4 handelsbalken genom införsel i löntagarens förfallna lön.[81] I de flesta fallen har den betalandes anspråk på övertagande av förmånsrätten godkänts. I ett fall, där en person såsom ensam styrelseledamot i en fastighetsförening av egna medel guldit anställdas löner, underkände domstolarna den betalandes yrkande om förmånsrätt enligt 17:4 handelsbalken men med motiveringen att betalningen verkställts "å föreningens vägnar" och att någon överlåtelse från arbetarnas sida av lönefordringarna därför ej kunnat äga rum.[82]

En annan fråga är huruvida man i svensk rätt tillåter att en betalare inträder i borgenärens fordringsrätt och med stöd av betalningen kan

---

[77] Afzelius s. 60 f., Almén, Om förmånsrätt, s. 23 ff., Gedda, Förmånsrättsordningen, s. 23; jfr Riska i FJFT 1959 s. 309 ff.

[78] Almén, Om förmånsrätt, s. 26 ff., Gedda, Förmånsrättsordningen, s. 24 f., Riska i FJFT 1959 s. 309 ff.

[79] Jfr Almén, Om förmånsrätt, s. 26.

[80] Jfr Almén, Om förmånsrätt, s. 27 f.

[81] NJA 1931 s. 386, 1949 s. 66, 318; jfr NJA 1956 s. 719.

[82] NJA 1940 s. 734.

vända sig mot gäldenären med regressanspråk. Vid fråga om uppfyllelse av en obligatorisk förpliktelse gäller som huvudregel, att icke blott gäldenären utan även tredje man kan prestera med verkan att fordringen upphör.[83] I allmänhet kan borgenären icke fordra bevis för att den betalande har gäldenärens uppdrag att betala. Något generellt krav på gäldenärens medverkan kan icke uppställas. Detta betyder å andra sidan icke att borgenären under alla omständigheter är skyldig att taga emot prestation av en ovidkommande tredje man. Det bör ankomma på gäldenären och borgenären att bedöma, vilket mått av ömsesidig hänsyn de inom ramen för de rättsliga förpliktelserna vill visa varandra.[84] För borgenären kan nämligen interventionen innebära att han förlorar förmånen av en penningplacering, medan den för gäldenären kan medföra, att han går miste om kredit — det senare under förutsättning att interventionen ger betalaren regressrätt gentemot gäldenären. Dessa olika nackdelar, som är en följd av interventionen, bortfaller emellertid när det är fråga om likvid som sker efter det gälden förfallit till betalning. Bortsett härifrån torde det vara fullt klart att borgenärens skyldighet att mottaga betalning av tredje man ställer sig olika, alltefter som betalningen sker av en tredje man, som har gäldenärens uppdrag att betala, eller en helt ovidkommande tredje man. Borgenärens rätt kan skyddas genom att man ger honom rätt att avvisa interventionsbetalning. Gäldenärens rätt åter kan tillgodoses, genom att man icke medgiver betalaren regressrätt i andra fall än då borgenären sanktionerat detta genom överlåtelse.

Om nu borgenären godtar betalning som erbjudes honom av tredje man, uppkommer sålunda frågan huruvida den senare genom betalningen inträder i borgenärens fordringsrätt gentemot gäldenären. Här är icke fråga om överlåtelse av fordringen, utan om en automatisk övergång på grund av betalning, eller som man också uttrycker det en *cessio legis* eller *subrogation*. En dylik övergång erkännes mången gång enligt skandinavisk rätt.[85] Legal cession i egentlig bemärkelse föreligger t.ex. vid löftesmans infriande hos borgenären av gäldenärens förpliktelse.

---

[83] Se t.ex. Rodhe, Obligationsrätt, s. 158 ff.

[84] Jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 159 ff.

[85] Se Karlgren, Kollegium II, s. 84 f., Hellner, Om obehörig vinst, s. 379 f., Arnholm, Privatrett III, s. 142 ff., Ussing, Obligationsretten, s. 210 f.; jfr närmare härom Ussing i UfR 1937 B s. 108 ff. samt Erstatningsret s. 227, Lassen, Haandbog, s. 312 ff.

Den legala cessionen har automatiskt till följd att fordringen övergår från borgenären till löftesmannen. Andra exempel utgöres av 25 § försäkringsavtalslagen samt 16 § olycksfallsförsäkringslagen. Det torde emellertid föra för långt att antaga, att varje infriande från tredje mans sida av gäldenärens förbindelse medför legal cession eller subrogation. Särskilt gäller detta naturligtvis i de fall där tredje man är en helt ovidkommande person.[86]

Har tredje man av gäldenären anmodats att fullgöra betalning, följer av kontraktsförhållandet att den förre har regressrätt gentemot gäldenären.[87] Det är då gäldenärens vilja som ligger bakom betalningen, och någon kränkning av hans intresse föreligger icke. Borgenären är pliktig att mottaga betalning och gör sig skyldig till *mora accipiendi,* därest han avvisar densamma. Samma skäl som tvingar honom att mottaga betalning av gäldenären själv föreligger här. Hänsynen till borgenärens intresse av att infriande icke sker vid tidpunkten för den erbjudna betalningen, får ingen betydelse, alldenstund det överensstämmer med gäldenärens vilja och det är på hans uttryckliga bemyndigande som infriandet av skulden sker.[88] Borgenären kan icke hindra uppfyllelse när sådan erbjudes av gäldenären, även om den senare låter någon annan uppfylla prestationen. Det sagda gäller i varje fall i avtalsrelationer där det som skall presteras utgörs av standardprestationer, t.ex. penningprestationer.[89]

Regressrätt tillerkännes även den tredje man som till följd av förpliktelse betalar gäldenärens skuld.[90] I övrigt kan det emellertid vara oklart i vilken utsträckning den, som infriat annans skuld, kan kräva ersättning av gäldenären. De skäl som talar för att ge betalaren ersättning är i första hand att regressrätten vanligen icke medför att gäldenären kommer i sämre ställning än annars, eftersom han endast får en ny borgenär. Vidare kan det konstateras att det ofta skulle ha stått betalaren fritt att försäkra sig om rätt till ersättning av gäldenären genom att förskaffa sig överlåtelse från borgenären. Mot att låta dessa skäl vara avgörande kan anföras, att det ofta kan visa sig vara en faktisk

86 Jfr Karlgren, Kollegium II, s. 84 f. och densamme i SvJT 1944 s. 408.

87 Hellner, sist a.a. s. 390, Arnholm, Privatrett III, s. 142, Riska i FJFT 1959 s. 307, Ussing, Obligationsretten, s. 307.

88 Jfr NJA 1910 s. 622.

89 Jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 159 ff.

90 Jfr t.ex. Riska i FJFT 1959 s. 307, Lassen, Haandbog, s. 312 f., Ussing, Obligationsretten, s. 307.

försämring av gäldenärens ställning att han får en ny borgenär samt att det kan vara tveksamt huruvida verkligen borgenären skulle ha medverkat till en överlåtelse av fordringen. Den nye borgenären kan visa större aggressivitet gentemot gäldenären, vilket kan få till resultat att den senare icke kommer i åtnjutande av den längre kredit han eljest hade haft anledning att förvänta sig. Sådana hänsyn till gäldenären kan i och för sig tänkas utgöra tillräckliga skäl för den ursprunglige borgenären att hindra en tredje person från att förvärva någon rätt gentemot gäldenären.[91]

I svensk doktrin har frågan ägnats särskild uppmärksamhet av Hellner.[92] I övrigt förekommer uttalanden i frågan i olika riktningar utan att denna dock varit föremål för någon mer ingående undersökning.[93] Detta framhålles också av Hellner, som påpekar, att de författare som uttalat sig i frågan icke lämnat några närmare motiveringar för sina uppfattningar. Ibland har man dock hänvisat till principerna om negotiorum gestio.[94] I sin egen undersökning presenterar emellertid Hellner desto mer nyanserade utalanden. Han framhåller till en början att, då allmänna förutsättningar för *negotiorum gestio* föreligger, en utomstående person, som infriar skulden och kan räkna med att gäldenären själv önskade dess betalning, har rätt till ersättning. Detta fall kan icke vara föremål för någon tvekan.[95] Han anser emellertid, att man icke kan stanna härvid. Också i fall där tredje man av misstag betalt gäldenärens skuld, har han enligt Hellner regressrätt gentemot gäldenären.[96] Han diskuterar vidare om man också skulle tillerkänna en utomstående betalare rätt till ersättning, då denne själv hotades av olägenhet eller förlust genom att betalning icke skedde. Denna förlustrisk kan föreligga såväl om det är gäldenärens egendom som utsättes för angrepp, som om angreppen riktar sig mot betalarens egen egendom. I båda fallen anser dock Hellner, att skälen mot att medgiva betalaren regressrätt väger över de skäl som talar härför.[97]

I fråga om förfallen gäld av affärsmässig karaktär eller om förfallna

[91] Se Rodhe, Obligationsrätt, s. 159 f., Hellner, sist a.a. s. 378 ff., Arnholm, Privatrett III, s. 144 f.

[92] Hellner, sist a.a. s. 378 ff.

[93] Jfr Hellner, sist a.a. s. 380 not 5 med hänvisningar.

[94] Hellner, sist a.a. s. 380.

[95] Hellner, sist a.a. s. 382.

[96] Hellner, sist a.a. s. 383.

[97] Hellner, sist a.a. s. 384 ff.

skatter och avgifter förhåller det sig emellertid annorlunda.[98] I dessa fall kan det antagas, att skulden alltid skulle ha indrivits av borgenären. Då bortfaller hänsyn till gäldenären som skäl mot regressrätt. Om utmätning hotade gäldenären talar enligt Hellner särskilt starka skäl för att medgiva regressrätt för den som infriar utmätningsfordringen. Gäldenären kommer säkerligen inte i sämre ställning genom att han får en ny borgenär, och den utmätningssökande borgenären skulle säkert ha gått med på att överlåta fordringen, om han själv fick betalning. På det hela taget gäller emellertid att, där inga särskilda skäl kan anföras för att en utomstående betalare skall ha regressrätt, skälen väger tämligen jämt för och emot att en sådan rätt skall föreligga. Som huvudregel får enligt Hellner anses gälla att en utomstående betalare icke har regressrätt gentemot gäldenären.[99] Denna regel vinner stöd av rättspraxis, som till synes intar en sträng hållning gentemot sådana som infriat annans skuld.[100]

Resultatet av Hellners undersökning leder fram till att *de lege lata* regressrätt för den som oanmodad infriar annans skuld icke kan erkännas som huvudregel. De undantag som med hänsyn till praxis kan tänkas förekomma hänför sig till sådana omständigheter som att misstag skedde, gäldenären var förhindrad att själv omhänderta sina angelägenheter osv.[101] *De lege ferenda* anser emellertid Hellner att praxis' inställning är för hård mot betalaren. Han rekommenderar i stället att regressrätt bör uppställas som huvudregel, under förutsättning att fordran var överlåtbar och borgenären kunde uppfatta att infriaren icke handlade som representant för gäldenären. Enligt denna regel ankommer det på borgenären att ta förbehåll om att regressrätt icke skall uppstå.[102]

För svensk rätts vidkommande synes sålunda kunna fastslås, att en utomstående betalare, som infriar gäldenärens skuld, icke därvid inträder som regressberättigad gentemot denne. Denna huvudregel har dock

---

98 Hellner, sist a.a. s. 388 f.

99 Hellner, sist a.a. s. 389.

100 NJA 1899 s. 392, 1901 s. 494, 1910 s. 622, 1920 s. 234, 1925 s. 174, 1945 s. 728. Jfr Hellner, sist a.a. s. 382, 389. Det är dock möjligt att de redovisade rättsfallen kan vara att tillskriva speciella omständigheter och att interventionsbetalning därför i regel behandlas mera förmånligt.

101 Hellner, sist a.a. s. 389; jfr Haga i AfS Bd 8 s. 529 f.

102 Hellner, sist a.a. s. 389 f.; jfr Arnholm, Privatrett III, s. 142, 144 f., Haga i AfS Bd 8 s. 530.

vissa snävt begränsade undantag, såsom enligt principerna för negotiorum gestio samt för fall där tredje man av misstag infriat gäldenärens skuld. Även om särskilda skäl kunna åberopas för att tillerkänna regressrätt, såsom t.ex. att betalaren har ett starkt eget intresse av att betalning sker och gäldenärens ställning icke heller försämras av betalningen, erkännes icke regressrätt enligt svensk rättsuppfattning.[103] Har däremot betalaren av gäldenären anmodats att infria skulden bortfaller skälen att i gäldenärens intresse vägra regress. Bemyndigandet att betala kan vara uttryckligt eller tyst. I båda fallen överensstämmer det med gäldenärens vilja att skulden blir betald. Har betalaren, ehuru anmodad av gäldenären, handlat i gåvoavsikt, vore det dock tydligen felaktigt att tillerkänna honom någon regressrätt. Denna möjlighet kan uppenbarligen icke presumeras, och man kan inte exempelvis på grund av gäldenärens svårigheter att bevisa gåvoavsikt grunda uppställandet av några starka formella krav för att överlåtelse av fordran skall antas.

Då tredje man oanmodad infriar en borgenärs tillgodohavande synes emellertid huvudregeln enligt svensk rättsuppfattning vara att de till fordringen hörande förmåns- och säkerhetsrätterna icke övergår å betalaren.[104] Om däremot en person på grund av rätt att intervenera i annans skuldförhållande infriar annans skuld, lär han till alla delar inträda i borgenärens ställning. På liknande sätt förhåller det sig om en person av misstag betalar annans skuld.[105] I övrigt kan samma skäl, som tidigare anförts mot att betalaren skall ha regressrätt, åberopas här. Dessutom tillkommer ett särskilt skäl, nämligen hänsynen till andra borgenärer. Förmåns- och säkerhetsrätterna utgör fördelar som den ene borgenären har framför den andra. Alla sämre prioriterade fordringar ävensom de oprioriterade har intresse av att det inte sker någon övergång av förmåns- och säkerhetsrätterna genom betalningen. Ur deras synpunkt skulle nämligen övergången kunna inne-

[103] NJA 1910 s. 622, 1920 s. 234, 1945 s. 728.

[104] Undén, Sakrätt I, s. 221 med hänvisningar i not 58, Hellner, sist a.a. s. 391, Karlgren i SvJT 1944 s. 408; jfr Lassen, Haandbog, s. 315. Se däremot Smith, Solidaritet, s. 85.

[105] Hellner, sist a.a. s. 390 f. Utlösning av utmätningssökandens fordran enligt 87 § utsökningslagen medför att den utlösande inträder i utmätningssökandens ställe. Jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 160. En dylik rätt tillkommer emellertid ej var och en som skulle kunna ha intresse därav, och den existerar icke vid utmätning av lös egendom eller annan exekution; jfr Hellner, sist a.a. s. 384 f. med hänvisningar.

bära en kreditförlägning som åstadkoms på deras bekostnad. En sådan kreditförlängning skulle kunna vara till skada för dem, genom att gäldenären bereddes tillfälle att fortsätta sin verksamhet och kanske på så sätt ytterligare försämra sin ekonomiska ställning.

I praxis har, såsom tidigare nämnts, i ett fall antagits att den, som på grund av borgen infriat en prioriterad fordran, därigenom förvärvat den till fordringen hörande förmånsrätten.[106] Med stöd av detta avgörande har Nial hävdat, att det är otvivelaktigt, att enligt svensk rätt den som förvärvar en med förmånsrätt utrustad fordran även erhåller förmånsrätten.[107] Samma uppfattning hävdas av Almén och Gedda.[108] Lögdberg ställer sig kritisk häremot och menar, att man icke kan dra så vittgående slutsatser av detta rättsfall. Han framhåller, att förmånsrättens övergång vid inlösen ofta har större betydelse för en persons villighet att ingå borgen än motsvarande övergång vid cession har för en persons villighet att uppträda som långivare.[109] Denna distinktion förefaller emellertid ej särskilt övertygande. Även en långivare, till vilka räknas den som på anmodan av gäldenären betalar dennes skuld, torde fästa väl så stort avseende vid frågan om övergång av en till den infriade fordringen hörande förmånsrätt.

Gedda finner stöd för sin uppfattning om förmånsrättens övergång vid cession av fordran eller övergång på annat sätt från en ursprunglig borgenär i rättsfallet NJA 1931 s. 386.[110] I detta mål var det fråga om vissa en arbetare påförda kommunalutskylder till Göteborgs stad, för vilka införsel skett i arbetarens hos arbetsgivaren innestående lön, varefter den senare försatts i konkurs, innan det innehållna beloppet inbetalats till exekutor. Staden tillerkändes förmånsrätt enligt 17:4 handelsbalken i det innehållna beloppet, enär den fordringsrätt till beloppet ifråga, vilken vid sådant förhållande övergått å staden, måste anses vara förenad med samma förmånsrätt, som tillkom löntagarna. Denna princip har upprätthållits i ett senare fall,[111] medan däremot kronans yrkande om förmånsrätt enligt 17:4 handelsbalken i arbets-

[106] NJA 1915 s. 426; jfr Almén, Om förmånsrätt, s. 27 f., Gedda, Förmånsrättsordningen, s. 23 ff.

[107] Nial i SvJT 1937 s. 480 och i ett av densamme avgivet utlåtande, som företetts i rättsfallet NJA 1940 s. 734, se s. 737—38.

[108] Se ovan not 106.

[109] Lögdberg s. 244 not 8.

[110] Gedda, Förmånsrättsordningen, s. 24 f.

[111] NJA 1949 s. 318.

givares konkurs för källskatt, som innehållits av arbetstagares lön, underkänts.[112] Lögdberg framhåller i anslutning härtill att situationen, såvitt angår den godkända övergången, icke är analog med situationen vid vanlig cession av fordran, emedan förmånsrättens övergång i dessa fall tillgodoser ett fiskalt intresse och ej gäldenärs kreditintresse.[113] Härtill kan emellertid anmärkas, att HD i ett senare fall godkänt pensionskassas yrkande om förmånsrätt enligt 17:4 handelsbalken i arbetsgivarens konkurs för avgifter, som arbetsgivaren enligt överenskommelse haft att för sina anställdas pensionering erlägga till kassan.[114] I detta fall kan ej heller sägas att det var fråga om en gäldenärs kreditintresse, utan snarare ett humanitärt eller socialt intresse. Förekomsten av dylika intressen har emellertid icke avhållit domstolen från att godkänna övergången.

Beträffande det tidigare omnämnda rättsfallet NJA 1940 s. 734 anmärker Lögdberg att det icke kan anses uppenbart, att HD tagit ställning till frågan om förmånsrätt jämlikt 17:4 handelsbalken genom cession övergår eller ej.[115] Häremot torde emellertid kunna invändas, att då HD anmärker att betalningen verkställts "å föreningens vägnar" varför någon överlåtelse från arbetarnas sida av lönefordringarna ej kunnat äga rum, detta tyder på att cession kunnat ske, om icke omständigheterna i målet givit vid handen att betalningen avsåg att göra slut på fordringen.

Enligt Lögdbergs mening kan de anförda rättsfallen icke anses besvara frågan om förmånsrättens övergång vid vanlig cession av fordran, men han anser att de i varje fall får ses som ett stöd för uppfattningen, att dylik övergång sker. Han finner det troligt, att en förlagsintecknad fordran kan överlåtas med bibehållen förmånsrätt och stöder sig därvid på 10 § förlagsinteckningsförordningen. Han anser vidare, att man med stöd av rättsfallet NJA 1915 s. 426 är berättigad att analogivis sluta sig till, att förlagsgivarens förmånsrätt övergår till löftesman, som inlöst förlagsintecknad fordran.[116] Det är emellertid svårt att förstå, varför en förlagsintecknad fordran icke kan följa samma regler som andra förmånsberättigade fordringar.

---

[112] NJA 1949 s. 66, 318.

[113] Lögdberg s. 244 not 8.

[114] NJA 1956 s. 719. Jfr Smith, Solidaritet, s. 86 f., som nämner ett exempel där ett offentligt privilegium åberopats till stöd för regresskrav i skadeståndsmål.

[115] Lögdberg s. 244 not 8.

[116] Lögdberg s. 244 f.

Det finns otvivelaktigt en tendens att i ökad omfattning erkänna en automatisk övergång av till fordringen hörande förmåns- och säkerhetsrätter.[117] Hellner framhåller sålunda, att *de lege ferenda* samma synpunkter synes göra sig gällande härför som vid huvudregeln för regressrätt. Om en representant för gäldenären infriar dennes skuld, synes hänsyn till borgenärens frihet att förhindra att utomstående förvärvar förmånsrätten medföra, att infriaren icke kan få göra denna gällande. Om däremot den betalande handlat i eget namn, anser Hellner det lämpligare att låta borgenären särskilt förbehålla sig att förmånsrätten icke skall övergå framför att den betalande träffar uttryckligt avtal att så skall ske.[118] Även Karlgren hävdar i anslutning till rättsfallet NJA 1940 s. 734 att den gällande rättsuppfattningen lätt kan leda till materiellt föga tilltalande resultat särskilt då den betalande haft ett synnerligen beaktansvärt eget intresse. Man kommer att få tillgripa formalistiska grunder för att avgöra huruvida avtal om överlåtelse föreligger eller om betalningen innebär ett upphörande av fordringen. Karlgren framhåller, att borgenären är mest intresserad av att få betalt och hyser föga intresse för om hans fordran upphör eller övergår.[119]

Då tredje man infriar en gäldenärs skuld på dennes anmodan, synes övervägande skäl tala för att han därvid skall inträda i den med fordringen förenade förmånsrätten. Från tredje mans sida utgör säkerheten för ersättningskravet det väsentliga, när han gör sina överväganden huruvida han vill åtaga sig att likvidera fordringen eller ej. Det är emellertid inget som hindrar, att gäldenären vid betalning av sin skuld använder sig av en representant. Att reglerna om representation är tillämpliga på handlingar, som går ut på fullgörande av en viss prestation (förfogandehandlingar) torde vara helt klart.[120] Är betalningen att uppfatta som en representationshandling, dvs. sker den på gäldenärens vägnar och i hans namn, utslocknar fordringen och den betalande erhåller ett motsvarande ersättningskrav gentemot gäldenären.[121] Någon

[117] Se Riska i FJFT 1959 s. 312, som anför, att enighet i stor utsträckning synes råda i den juridiska litteraturen om att birättigheter som hör till en fordran i allmänhet kan överlåtas tillsammans med huvudfordringen; jfr Haga i AfS Bd 8 s. 528 ff.

[118] Hellner, sist a.a. s. 391; jfr Arnholm, Privatrett III, s. 144 f.

[119] Karlgren i SvJT 1944 s. 408.

[120] Se Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 11, 12 not 11, 16; jfr Rodhe, Obligationsrätt, s. 161.

[121] NJA 1940 s. 734.

övergång av fordringen med därtill hörande förmåns- och säkerhetsrätter kan då icke ske. Det är att märka, att termen representation icke har någon klart fixerad betydelse i nordiskt språkbruk och att den ibland anses omfatta även handlande, som icke företas i annans namn utan endast på annans vägnar, med samma verkan som om huvudmannen själv hade uppträtt.[122] Härtill kommer, att man, såsom påpekats av Grönfors, i mera oprecist språkbruk använder uttrycket "för annans räkning" i betydelsen "i annans namn" och som synonymt härmed även frasen "på annans vägnar". Det normala, anmärker Grönfors, är emellertid, att en fullmäktig sägs handla samtidigt "för annans räkning" och "i annans namn".[123]

För att utröna den rättsliga effekten av en interventionsbetalning är det därför av stor betydelse att i det konkreta fallet avgöra, hur den som infriat fordringen uppträtt vid betalningen till borgenären. Den betalande kan nämligen tänkas handla dels i eget, dels i annans namn. Därvid gäller, att om betalaren ställer sig själv i förgrunden, så att det är klart mellan honom och borgenären, att denne endast skall ha med betalaren att göra och icke den person för vars räkning han handlar, sägs han handla i eget namn. Uppträder däremot betalaren på sådant sätt att borgenären får klart för sig, att betalningen skall upphäva rättsförhållandet mellan honom och gäldenären och att det är till den senare han har att vända sig om det skulle förekomma några invändningar rörande betalningens fullgörande, anses betalaren handla i gäldenärens namn.[124] Föreligger åter omständigheter som kvalificerar representantens handlande som ett handlande i annans namn, men har denne icke genom sitt uppträdande klargjort för borgenären huruvida det varit hans mening att handla i huvudmannens namn, skall handlande i eget namn anses föreligga. Mellanmannen skall alltså in dubio anses ha handlat i eget namn.[125]

Grönfors framhåller emellertid att regeln, att mellanmannen måste genom sitt uppträdande klargöra för medkontrahenten att han handlar

---

[122] Se Grönfors, sist a.a. s. 11, Arnholm, Sammansatte avtaler, s. 9, 101; jfr Tiberg, Mellanmansrätt, s. 12 ff.

[123] Grönfors, sist a.a. s. 164 not 72; jfr rättsfallet NJA 1940 s. 734 där konstaterandet att den betalande handlat "å föreningens vägnar" ansågs ha samma verkan som om huvudmannen själv hade uppträtt.

[124] Se Hult, Om fullmakt, s. 1 ff., Grönfors, sist a.a. s. 164 ff.

[125] Se Grönfors, sist a.a. s. 165 f., 168.

i annans namn om han skall undgå att träffas av handlandets rättsverkningar, är alltför onyanserad för att ge en rättvis bild av rättstillämpningens resultat.[126] Rättspraxis ger vid handen, att blotta påståendet att rättshandlingen ingåtts för annans räkning icke är tillfyllest. Det fordras *antingen* att han styrker sig ha handlat i annans namn och har klargjort detta för medkontrahenten *eller*, om han icke lyckas därmed, att medkontrahenten i alla fall varit i ond tro, dvs. insett eller bort inse det rätta förhållandet, *eller slutligen*, att det varit mellan parterna förutsatt att medkontrahenten endast skulle kunna hålla sig till viss tredje man. Vid en bedömning av medkontrahentens onda tro har denna ansetts kunna framgå ur olika faktiska omständigheter, som vid en helhetsbedömning av situationen anses ge betraktaren ett intryck av att den handlande ej uppträder som part, utan att en annan person varit huvudman och ende gäldenär. Sådana omständigheter har i praxis antagits föreligga också i fall, där det för medkontrahenten knappast kan sägas ha varit klart, att den handlande haft för avsikt att företa rättshandlingen för annans räkning och i annans namn.[127] Om det däremot icke alls eller väsentligen icke framgår, att mellanmannen handlat i annans namn, saknar motparten alla eller i varje fall alla väsentliga hållpunkter för ett sådant antagande. I dessa fall synes *in dubio*-regeln böra upprätthållas. Detta gäller t.ex. för det fall att borgenären har att göra med en person, om vilken han icke fått eller bort fått klart för sig huruvida denne handlar för egen räkning eller som representant för någon annan samt den rättshandlande varit helt passiv med avseende på att utåt visa sin egenskap av mellanman. I detta sammanhang torde dock böra observeras, att medkontrahenten-borgenären ibland kan anses ha bort inse, att ett handlande i annans namn förelåg.[128] Innebörden av detta rekvisit får säkerligen bestämmas med hänsyn till

[126] Grönfors, sist a.a. s. 169.

[127] Se härom Grönfors, sist a.a. s. 169 f. och där gjorda hänvisningar. Jfr NJA 1940 s. 734.

[128] Se Grönfors, sist a.a. s. 171 ff. Jfr rättsfallet NJA 1934 s. 685. Målet angick frågan, huruvida skeppsklarerare, som uppdragit åt stuvare att ombesörja lossning av fartygs last, därigenom och — då vid uppdragets lämnande icke annorlunda avtalats eller förutsatts — enligt sedvänja vore skyldig att svara för betalningen av lossningen. RR och HovR ansåg skeppsklareraren betalningsskyldig på grund av handelsbruk. HD anförde emellertid att någon sådan sedvana enligt företagen utredning icke förelåg och att ej heller ådagalagts annat förhållande, som gjort mäklaren betalningsskyldig. Se även i målet infordrade yttranden från olika handelskammare, Handelsbruk III, s. 22 ff.

kontraktstypen, varvid denna också tjänar som regulator beträffande kravet på mellanmannens aktivitet.[129]

Man får också ta hänsyn till att betalaren i vissa fall kan vara att anse som representant för gäldenären trots att han handlar i eget namn. Representation synes föreligga i alla fall där den handlande genom sin rättshandling i något avseende åstadkommer rättsverkningar, som direkt angår förhållandet mellan gäldenären och tredje man. Dylika fall av representation trots uppträdande i eget namn föreligger exempelvis vid kommission och i undantagsfall vid bulvanskap.[130]

Sammanfattningsvis kan fastslås, att det i stort sett synes råda enighet om att man tämligen reservationslöst kan acceptera en överlåtelse av fordringar med tillhörande förmåns- och säkerhetsrätter genom *cession*. En överlåtelse av fordringen medför in dubio, dvs. så vitt ej annat följer av avtalet, en övergång av alla de rättigheter som cedenten innehade, såsom rätt till ränta, förmånsrätt, säkerhet i form av pant eller borgen.[131] Överlåtelsen kan ske uttryckligen eller tyst och kräver ingen form för att vara giltig.[132] Vanligtvis sker den dock skriftligen. En dylik överlåtelseförklaring kallas transport.[133]

En succession i borgenärs rättigheter har även ansetts kunna ske utan formell överlåtelse. Detta gäller fall där tredje man till följd av förpliktelse eller efter anmodan av gäldenären betalar dennes gäld. För sistnämnda fall är avgörande hur interventionsbetalaren uppträtt. Har avsikten varit att göra slut på fordringen, sker ej någon subrogation i borgenärens rättigheter. Också i andra än de nu nämnda tillfällena har emellertid subrogation erkänts när övergång varit särskilt välmotiverad.

Övervägande skäl talar emellertid för att tillåta *subrogation* som huvudregel och göra undantag för de fall där särskilda omständigheter talar emot en övergång.[134] Andra borgenärers intresse av att övergång ej sker torde ej nämnvärt motverkas genom en sådan regel. Detta intres-

[129] Grönfors, sist a.a. s. 174; jfr NJA 1934 s. 685, 1940 s. 734.

[130] Tiberg, Mellanmansrätt, s. 65 ff., Hellner, Om obehörig vinst, s. 348 ff., Grönfors, sist a.a. s. 12, 276 ff.

[131] Se t.ex. Karlgren, Kollegium II, s. 92, Arnholm, Privatrett III, s. 78.

[132] Afzelius s. 38, Arnholm, Privatrett III, s. 72, Selvig, Obligasjonsrett, s. 284. Jfr dock ND 1936 s. 345 (Bergen) där domstolen tydligen krävde att transporten skulle vara skriftlig och uttrycklig. Se Haga i AfS Bd 8 s. 532 not 9.

[133] Selvig, Obligasjonsrett, s. 284, Arnholm, Privatrett III, s. 65, 72.

[134] Hellner, Om obehörig vinst, s. 390, 391, Arnholm, Privatrett III, s. 144 f., Haga i AfS Bd 8 s. 530.

se är i varje fall när det gäller sämre prioriterade borgenärer byggt på förutsättningen att den infriade fordringen ändå blir betald. Om så icke blir fallet, torde det vara likgiltigt för de efterkommande borgenärerna vem som är innehavare av fordringen.[135] Hänsynen till den ursprunglige borgenären torde ej heller få tillmätas större betydelse. Förutom att han är intresserad att få betalt och därför icke bryr sig om huruvida hans fordran överlåtes eller upphör, betyder ofta en övergång av hans rättigheter på den betalande att hans möjligheter att få betalt ökas.[136] Härtill kommer, att betalningsintervenienten ofta har ett starkt och väl motiverat intresse att inträda i den betalade fordringens förmåns- och säkerhetsrätter.[137]

d. *Betydelsen av sjöpanträtten såsom legal panträtt för frågan om övergång.*

I det föregående har framhållits, att de till en fordring hörande förmåns- och säkerhetsrätterna kan övergå på en ny borgenär i samband med att den ursprunglige borgenären överlåter sin fordran *(cession).* En sådan övergång av accessoriska rättigheter kunde också i många fall tänkas ske utan formell överlåtelse på grund av tillåten *subrogation.* I intet fall har emellertid något försök gjorts att beskriva eller närmare definiera de rättigheter, vilka på nu omtalade sätt kan övergå på en ny borgenär. Den fråga, som här skall behandlas, är huruvida sjöpanträtten intar en särställning i förhållande till andra rättigheter, eller om denna, såsom är fallet med de flesta andra rättigheter, kan överlåtas eller på annat sätt övergå till den, som förvärvat den sjöpantberättigade fordringen.

En förutsättning för att frågan, om mäklaren genom sin betalning av redarens skuld inträder i den till fordringen anknutna sjöpanträtten, skall kunna besvaras är att det i och för sig är möjligt att överlåta sjöpanträtten till en annan person. Sjöpanträtten är ju en legal panträtt, vilket innebär att parterna icke kan avtala om dess uppkomst. Som redan påpekats, är dess funktion i de flesta fall att bereda säkerhet för fullgörandet av vissa prestationer.[138] Det har också sagts, att det är

[135] Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 530.

[136] Karlgren i SvJT 1944 s. 408, Haga i AfS Bd 8 s. 529.

[137] Arnholm, Privatrett III, s. 145, Haga i AfS Bd 8 s. 529, Hellner, Om obehörig vinst, s. 390 f.

[138] Se ovan Kap. I: 1 s. 26 f.; jfr Undén, Sakrätt I, s. 163, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 39 ff., 81; jfr Arnholm, Panteretten, s. 3.

fordringarnas anknytning till ett bestämt objekt som gör det möjligt att på detta sätt säkerställa kraven. [139] Man måste dock komma ihåg, att sjöpanträtten intar en särställning i förhållande till andra legala panträtter, som erkännes i svensk rätt, på grund av att den för sin uppkomst icke kräver att panthavaren erhåller besittningen till fartyget. I detta avseende är sjöpanträtten den enda legala panträtt, som har egenskapen av underpant.

I sina verkningar skiljer sig de legala panträtterna icke särskilt från de konventionella. För sjöpanträtternas vidkommande gäller att panten kan realiseras först efter dom och utmätning av objektet.[140] Objektet för vanliga handpanträtter däremot kan, vare sig de är legala eller konventionella, försäljas av panthavaren så snart betalning uteblir. Vid exekutiv försäljning av fartyg upphör sjöpanträtterna att gälla och fordringshavarna erhåller sin utdelning ur köpeskillingen. En exekutiv försäljning av objekt för handpanträtt innebär, att panthavaren har förmånen att, då full betalning icke erbjuds, kunna välja mellan att låta panten gå till försäljning och göra gällande sin förmånsrätt i köpeskillingen eller behålla panträtten, varvid panten säljes med förbehåll om panträttens bestånd.[141]

Det är allmänt antaget, att det normalt är tillåtet att överlåta en panträtt och att en överlåtelse av den fordran, till vilken en panträtt är knuten, även innefattar att panträtten övergår på förvärvaren.[142] Man kan då ställa frågan, om det finns anledning att, i ett fall som rör övergång av panträtt, göra skillnad mellan en legal panträtt och en som uppkommit i enlighet med parternas avtal. Panträttens legala karaktär kan sägas hänföra sig till dess uppkomst. Lagstiftaren har funnit anledning att ingripa och låta vissa fordringar få en särskilt stark ställning, utan att parterna själva behöver avtala därom. I detta avseende föreligger uppenbara analogier med lagstiftarens tillskapande av särskilt prioriterade fordringar enligt förmånsrättsordningen. De skäl som ligger bakom ingripandet kan vara sociala, humanitära, fiskala, kreditstimulerande eller prestationsbefrämjande. Förekomsten av sådana skäl samt fordringarnas anknytning till ett bestämt objekt har motiverat

[139] Se ovan Kap. I: 2 s. 33; jfr Arnholm, Panteretten, s. 3.

[140] Undén, Sakrätt I, s. 170. Förmånsrätten kan göras gällande såväl vid utmätning av panten som vid pantägarens konkurs, se Undén, Sakrätt I, s. 184.

[141] Undén, Sakrätt I, s. 182 f.

[142] Undén, Sakrätt I, s. 220, Arnholm, Panteretten, s. 120 ff., Augdahl, Norsk panterett, s. 55, densamme i Den norske obligasjonsretten, s. 325.

ett säkerställande av prestation med hjälp av regler om legala panträtter i objektet.

Sjöpanträttens legala karaktär utesluter, som tidigare anmärkts, att parterna genom avtal kan överenskomma om panträttens uppkomst. Den har däremot inget att göra med beskaffenheten av den fordran, som skall säkerställas genom panträtten. Eftersom den legala karaktären hos panträtten hänför sig till dess uppkomst, har den så att säga spelat ut sin roll så snart fordringen uppkommit och de i lagen givna förutsättningarna för panträtten föreligger. Vid övergång är endast fråga om överflyttning av panträtten från en borgenär till en annan. Övergången förutsätter dock att panträtten uppkommit och föreligger fullt utbildad i överlåtarens hand. Det är sålunda här icke fråga om att tillskapa någon ny panträtt, vilket parterna icke kan göra med hänsyn till den legala karaktären, utan endast att överflytta en redan bestående rättighet till en annan person. Den omständigheten, att sjöpanträtten är legal, kan dock icke rimligen vara till hinder för att den, när den väl en gång uppkommit, kan övergå från den ursprunglige borgenären till en ny borgenär. Om så vore fallet, skulle det medföra ett alltför stort ingrepp i den enskildes rätt att fritt disponera över sina förmögenhetstillgångar och kanske hindra borgenären att vid en försäljning av fordringen erhålla full likvid för densamma.[143] För den händelse man önskar nå detta resultat, torde det naturliga vara att, såsom beträffande vissa fordringar, lagstiftningsvägen förbjuda överlåtelse.[144] Att en panträtt är legal, synes därför endast innebära, att parterna förhindras disponera över rättighetens uppkomst, men torde ej kunna uppfattas som ett förbud mot vidare förfogande, sedan rättigheten väl en gång uppkommit.

Sjöpanträtten synes därför tillhöra de säkerhetsrätter som kan överlåtas tillsammans med fordringen eller på annat sätt övergå på annan än den ursprunglige borgenären. Denna uppfattning synes också omfattas av nordisk doktrin och praxis.[145]

---

[143] Almén, Om förmånsrätt, s. 26, Afzelius s. 60 f., Karlgren i SvJT 1944 s. 408, Haga i AfS Bd 8 s. 529.

[144] Se för exempel Karlgren, Kollegium II, s. 86.

[145] Se Haga i AfS Bd 8 s. 526 ff. samt där anförda rättsfall, Riska i FJFT 1959 s. 312 ff., Rygh s. 126, Klæstad, Rederansvaret, s. 137, Knoph s. 348 f., Lund i ND 1949 s. 399 ff., Beckman, Handbok, s. 238, Gedda, Förmånsrättsordningen, s. 27, Tiberg, Mellanmansrätt, s. 88 f., densamme i Kreditsäkerhet, s. 80, Bååthe i Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförenings cirkulär nr 7/1960 s. 5 ff. Jfr dock Riska i FJFT 1959 s. 325, som hyser uppfattningen att

e. *Rättspraxis*

Svensk rättspraxis synes icke ha haft att ta ställning till frågan om mäklares förvärv av härledd sjöpanträtt vare sig till följd av transport eller på grund av betalningsintervention. Flera författare har emellertid antagit att frågan, huruvida infriade fordringars sjöpanträtt genom betalningen övergår på mäklaren, har prövats av svenska domstolar och besvarats nekande.[146] Man har därvid förlitat sig på HD:s avgöranden i rättsfallen NJA 1914 s. 104 och 1937 s. 167. Det skall emellertid observeras att, såvitt framgår av referaten, mäklarna i de angivna fallen enbart grundat sina krav på sjöpanträtt på den omständigheten, att deras fordringar uppkommit på grund av avtal med befälhavaren i denna hans egenskap. Domstolarna har därför endast haft att avgöra, huruvida mäklarna haft *självständig* sjöpanträtt enligt 267 § 5.[147]

Ett visst stöd för att sjöpanträtt kan övergå till den, som tvingas betala rederiets gäld, finner man emellertid i det äldre rättsfallet NJA 1874 s. 337. Frågan angick redares förpliktelse att betala hamnkassör för hamnavgifter, som denne förskjutit. Dessa hade före fartygets avgång från hamnen erlagts av fartygets befälhavare till skeppsklareraren, som emellertid underlåtit att verkställa inbetalning till hamnen. Denna senare omständighet

---

transport av sjöpanträtt ej skulle erkännas i finsk rätt, samt Kungl. Generaltullstyrelsens cirkulär angående överlåtelse av fordran å fyr- och båkavgift jämte tillhörande sjöpanträtt den 26 november 1963, D.nr I 750/1962, vari man till synes anser frågan olöst såvitt angår svensk rättsuppfattning. Smith, Solidaritet, s. 87 anmärker att regressfordringen när det gäller ersättning som utgivits för personskada vid fartygssammanstötning är utrustad med samma sjöpanträtt som ersättningen, 267 § 4. och 220 § 3 st. SjöL; jfr Klæstad, Rederansvaret, s. 135.

146 Riska i FJFT 1959 s. 319 f., Haga i AfS Bd 8 s. 528 not 4, Gedda, Förmånsrättsordningen s. 27.

147 Jfr Bååthe i Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförenings cirkulär nr 7/1960 s. 5 f. I NJA 1914 s. 104 yttrade HovR i sin av HD fastställda dom följande: "Enär mäklaren, som ostridigt varit rederiets agent i Königsberg, måste anses hava med avseende å ifrågavarande för ångfartyget Sjöalv bestridda utgifter och gjorda utlägg handlat för rederiets räkning men icke på grund av fartygets befälhavares i denna hans egenskap mäklaren givna uppdrag; alltså och då vid sådant förhållande bestämmelsen i 268 § 4 mom. sjölagen icke var i förevarande fall tillämplig, samt icke heller eljest anförts giltig grund för mäklarens yrkande om sjöpanträtt för hans ifrågavarande fordran, ogillades mäklarens påstående om panträtt i fartyget." Domstolens skäl, att icke heller i övrigt anförts giltig grund för yrkandet, är emellertid icke att fatta som om denna prövat någon annan grund, utan utgör endast en fingervisning till parterna, att kravet på sjöpanträtt i och för sig kunnat grundas på annat förhållande.

föranledde RR att konstatera, att det ej förelåg någon ytterligare betalningsskyldighet för rederiet. HovR anförde däremot i sin av HD fastställda dom, att hamnkassören genom att inbetala avgiften till hamnen blivit innehavare av hamnkassans rätt och därmed dess förmånsrätt enligt 275 § 3 mom. (1864 års sjölag.) Denna förmånsrätt, framhöll HovR, hade icke rubbats vare sig av det förhållandet att fartyget övergått i ny ägares hand, eller att fartyget lämnat hamnen innan avgiften betalts, eller av det faktum att hamnkassören varit tvungen att erlägga densamma till hamnkassan.[148]

I några fall har domstolarna godkänt pensionsanstalters krav på sjöpanträtt enligt 267 § 2. för de redaravgifter, som författningsenligt skall utgå till besättningens pensionering, trots att det kan ifrågasättas, om dessa avgifter kan hänföras under lagens uttryck "hyra eller annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren", och pensionsanstalten icke heller gärna kan sägas ha inträtt i besättningens rätt på grund av subrogation.[149] Till grund för avgörandena synes ha legat den synpunkten, att avgifterna vore att likställa med hyra.[150]

---

[148] Det är möjligt, att utgången i målet just dikterats av den omständigheten att hamnkassören i detta fall varit förpliktad att erlägga avgiften i förhållande till hamnkassan.

[149] NJA 1956 s. 562 (ND 1955 s. 537, 1956 s. 649), Luggude häradsrätts dom 21/12 1955 DT 133/1955 i mål mellan Förvaltaren i Förnyade Rederi AB Commercials, Höganäs, konkurs och bl.a. Handelsflottans pensionsanstalt, Slutligt beslut av Sthlms RR 29/6 1956 i mål mellan Handelsflottans pensionsanstalt och Förvaltaren i Rederi AB Elenis konkurs. Luggude häradsrätts dom ändrades av HovR i Beslut nr II: 67/1956 Dbm Ö 205/1955 27/3 1956 på så sätt att sjöpanträtten förklarades vara preskriberad, vilket emellertid ej behöver innebära att HovR verkligen prövat frågan om sjöpanträtt förelegat eller ej. Domen kan nämligen också innebära att den sjöpanträtt, som *kan* ha förelegat, ansågs vara preskriberad. Se också Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 151 f. Denne framhåller att utmätningsmans krav på sjöpanträtt på grund av införsel förblivit obestridd med påföljd att panträtt enligt 267 § 2. fastställts (not 36), medan å andra sidan kronans krav på sjöpanträtt för avdragen ej redovisad källskatt blivit bestridd (not 40). Jfr NJA 1956 s. 719, 1949 s. 66, 318 samt ND 1962 s. 421 (NH).

[150] Se ovan (not 149) anförda beslut av Sthlms RR 29/6 1956. Häremot kan invändas, att det ej är tillräckligt att kravet är att likställa med hyra, men att 267 § 2. också förutsätter att fordran tillkommer å fartyget anställd person. Eventuellt torde också få beaktas frågan huruvida besättningsmannens rätt till pension påverkas av den underlåtna inbetalningen. Om full pension utgår, även för det fall att avgiften ej betalts, borde pensionsanstalten icke kunna göra gällande sjöpanträtt.

I NJA 1935 s. 245 underkändes däremot kronans yrkande om sjöpanträtt enligt 268 § 2. (nuvarande lags 267 § 2.) för fordran på av allmänna medel av svenskt konsulat författningsenligt erlagda kostnader för sjukvård, som i utländsk hamn lämnats en på svenskt fartyg anställd sjöman.[151] Sjömannen hade nämligen, efter det sjukvården lämnats, avsagt sig sin rätt till ersättning i förhållande till rederiet och därmed måste sjöpanträtten anses ha upphört.[152] När HD ändå ansåg rederiet betalningsskyldigt, utan att kronan tillerkändes sjöpanträtt för sitt krav, grundade detta sig på att avtalet mellan sjömannen och rederiet icke ansågs kunna lända till inskränkning i kronans rätt att, sedan kostnaderna författningsenligt utgivits av allmänna medel, av rederiet erhålla gottgörelse för utlägget.

I *finsk rättspraxis* har man vid ett tillfälle, ND 1952 s. 530 (FHD), bedömt frågan om övergång av sjöpanträtt på grund av betalningsintervention från mäklares sida.[153] Fartygets agenter i olika hamnar hade bl.a. betalt tonnage-, lots-, kaj-, kanal- och sjömansutgifter och krävde för dessa utlägg sjöpanträtt enligt 212 § 1. och 5. (motsvarande 267 § 1. och 5.). Enligt domstolen kunde emellertid icke den omständigheten att mäklarna respektive leverantörerna hade betalt dessa allmänna avgifter till offentliga institutioner medföra, att betalarnas fordran mot rederiet var utrustad med sjöpanträtt enligt 212 § 1. Däremot synes man ej i finsk rättstillämpning ha tagit ställning till, huruvida mäklaren erhåller sjöpanträtt genom cession av fordringen.[154]

Norsk rättspraxis uppvisar ett betydligt bredare register av fall, som belyser de här diskuterade problemen. Enligt denna är det tämligen klart, att den som i samband med betalning erhåller transport av fordringen med tillhörande sjöpanträtt nästan undantagslöst kan tillgodo-

[151] Jfr NJA 1901 B 272, 1905 B 581, ND 1926 s. 9 (ØL). I det senare fallet ansågs sjöpanträtt enligt 268 § 2. tillkomma generalkonsulatets krav på återbetalning av utlägg i nödhamn för hyra och hemresa efter anmodan av befälhavare och manskap. Rätten antog att konsulatet vid utbetalningen av beloppen icke haft för avsikt att på rederiets vägnar infria dess gäld till förmån för andra dess borgenärer. Se Riska i FJFT 1959 s. 317.

[152] Sjömans rätt att avsäga sig sjöpanträtten enligt 267 § 2. synes erkänd så snart panträtten uppkommit och det ej är fråga om en avsägelse på förhand, se Rygh s. 32; jfr ND 1929 s. 201 (NH).

[153] Se Riska i FJFT 1959 s. 320 f., Beckman, Handbok, s. 238 not 1. Riska synes tolka detta rättsfall så att enligt finsk rättsuppfattning sjöpanträtt ej övergår genom betalningsintervention, se Riska i FJFT 1959 s. 321, 324.

[154] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 320, 325. Denna fråga har ej heller uppkommit i senare rättsfall, se ND 1966 s. 29 (FHD), 1966 s. 39 (FHD). Enligt Riska skulle en transport icke godkännas av domstolarna, se s. 325.

göra sig sjöpanträtten.[155] Situationen är emellertid mera oklar såvitt angår frågan om övergång då fordringen har betalats, utan att den betalande erhållit transport. De avgöranden, som behandlat denna fråga, går i skilda riktningar och är icke helt lätt att förena. Här skall först redovisas de fall, där sjöpanträtt vägrats. Därefter följer en genomgång av de avgöranden, i vilka betalningsintervenienten ansetts ha inträtt i den infriade fordringens sjöpanträtt på grund av subrogation.

I ND 1909 s. 225 (Kristiania) ansågs assuradörer, vilka på rederiets begäran ställt garanti för betalning av bärgarlön och därefter varit tvungna att infria denna, icke berättigade till sjöpanträtt enligt 268 § 4. och ej heller enligt 268 § 1., enär fordringen på bärgarlön blivit infriad och därför icke övergått till den betalande. I ND 1912 s. 209 (NH) fastställdes sjörättens domslut på annan grund.

I ND 1924 s. 161 (NH) förklarades en mäklare, vilken efter avtal med rederiet infriade sjöpantberättigade fordringar, icke ha förvärvat de med fordringarna förenade sjöpanträtterna. Mäklarens betalning betraktades som ett infriande av fordringarna, vilket gjort slut på dessa och sjöpanträtten ansågs därför icke kunna gå över på den betalande.

I ND 1925 s. 571 (NH) betalade en rederidisponent, som också var garant för rederiets gäld, sjöpantberättigade krav för att häva en kvarstad på fartyget i Hull. Disponenten hade under en tid möjliggjort driftens fortsättande genom att betala såväl sjöpantberättigade som andra fordringar. Rederiet hade själv inga medel. Eftersom han icke fått transport, fann domstolen icke styrkt att han önskat förvärva sjöpanträtten. Som disponent måste han ha bevisbördan för att han inte betalade på rederiets vägnar.

I ND 1928 s. 22 (NH) nekades en interventionsbetalare sjöpanträtt. Domstolen påpekade, att det icke förelåg någon förpliktelse att betala och att betalaren icke haft något skäl att värna sina egna intressen. Betalaren hade överhuvudtaget icke någon förbindelse med borgenären. Han hade försett rederiet med medel och betalningen skedde direkt från rederiet. Sjöpanträtten hade därvid utslocknat på grund av betalning.

I ND 1936 s. 345 (Bergen) nekades en mäklare sjöpanträtt för utlägg för bl.a. hamnavgifter och lotspengar emedan transport ej skett. Borgenären och mäklaren var införstådda med att sjöpanträtten skulle övergå, men en uttrycklig transportförklaring gavs först senare. Rätten antog, att

---

[155] Se Haga i AfS Bd 8 s. 526. I NRt 1911 s. 762 nekades emellertid sjöpanträtt enär transporten betraktades som ett pro-forma-arrangemang. Jfr ND 1939 s. 348 (SøHa), UfR 1940 s. 206 (SøHa). Riska i FJFT 1959 s. 319 anser däremot att frågan om rättsverkan av sådan transport icke prövats i norsk praxis. Se dock t.ex. ND 1909 s. 62 (Kristiania) och numera även ND 1962 s. 247 (Eidsivating) där transport av sjöpanträtt för hamnavgifter godkändes.

betalningen under sådana förhållanden måste anses ha skett på rederiets vägnar och att sjöpanträtten därmed hade utslocknat.

Övergång av sjöpanträtt har däremot godkänts i följande fall. I ND 1909 s. 449 (NH) hade ett rederis bokhållare, som tillika var aktieägare, på styrelsens anmodan gjort vissa utlägg för rederiet för att förhindra fartygets försäljning i utlandet. Han hade också i övrigt betalat en del av rederiets skulder och hade svävat i den villfarelsen att han hade sjöpanträtt för alla sina utlägg. Underrätten ansåg, att de sjöpantberättigade fordringarna infriats av bokhållaren på rederiets vägnar och nekade sjöpanträtt. Højesteretts majoritet däremot ansåg det otänkbart, att den betalande icke haft för avsikt att träda in i den säkerhet som fanns. Det fanns därför ingen anledning att neka övergång av sjöpanträtten och man ansåg det vara utan betydelse att någon uttrycklig transport ej skett. Minoriteten antog, att det förelåg allmän kreditgivning, och att bokhållarens ställning i förhållande till rederiet medförde att betalningarna måste anses gjorda uteslutande på rederiets vägnar.[156]

I ND 1927 s. 369 (NH) hade ett amerikanskt bolag ställt garanti för bärgarlönskrav på uppdrag av Norska Lloyd, som uppträdde på assuradörernas vägnar. Bolaget måste infria sin garanti och då den ledande assuradören icke var i stånd att täcka sina förpliktelser gentemot bolaget, sökte detta regress hos rederiet. Rätten antog att bolaget, genom att som garant ha infriat kravet på bärgarlön, utan vidare hade inträtt i den sjöpanträtt varmed kravet var utrustat. Majoriteten hänvisade till doktrinen om cessio legis, medan en av dissidenterna menade att sjöpanträtten icke utan vidare övergick.

I ND 1939 s. 269 (NH) betalade en tredje man, som var garant för en betydande del av rederiets bankgäld, en del räkningar för proviant som levererats till rederiets fartyg. Betalningen skedde dels direkt till fordringshavarna, dels via rederiets konkursbo. Förhållandet uppfattades av domstolen så att tredje man uppträdde som interventionsbetalare, enär han såsom garant var intresserad av att få hem fartyget. Man hänvisade till att Højesterett tidigare hade antagit att sjöpanträtten övergår på grund av cessio legis och att det förelegat speciella omständigheter i de fall där sjöpanträtt vägrats. Interventionsbetalaren ansågs här kunna göra gällande fordringens sjöpanträtt, även om han icke fått transport.[157]

I ND 1960 s. 23 (Agder) hade en mäklare i betydande utsträckning gjort utlägg för ett rederi och betalat såväl sjöpantberättigade som andra fordringar. Samtidigt inkasserade mäklaren för rederiets räkning frakt, som efter avdrag av en del utgifter remitterades till rederiet. Mäklaren gjorde gällande sjöpanträtt för sitt regresskrav mot rederiet med anledning av betalda

156 Jfr NRt 1897 s. 874 (NH) där en rederiagent, som betalat lastägarna påfört haveribidrag i gemensamt haveri, med hänsyn till omständigheterna ansågs ha inträtt i lastägarnas sjöpanträtt (enligt cessio legis).

157 Jfr NRt 1928 s. 759 (NH).

hyror. Underrätten vägrade sjöpanträtt eftersom transport ej skett och doktrinen om cessio legis ej var tillämplig. Lagmansrätten däremot fann inget stöd för att hyresbetalningarna skett på rederiets vägnar. Mäklaren hade betalat till följd av sitt eget intresse av att hålla fartyget i drift. Eftersom man ansåg det klart att sjöpanträtten skulle ha övergått om transport hade skett, kunde rätten icke anföra någon speciell grund för att neka mäklaren förvärv av sjöpanträtten.

Genomgången av norsk praxis visar att övergång av sjöpanträtt mycket väl kan antas som huvudregel. Betalaren har ansetts förvärva sjöpanträtt då han uppträtt till skydd för sina egna intressen, då han erhållit transport, samt då han betalat såsom garant eller solidariskt medansvarig gäldenär.[158] När övergång av sjöpanträtt har underkänts har det förelegat speciella omständigheter, såsom t.ex. att betalaren icke i förhållande till den ursprunglige borgenären klargjort att han infriade fordringen för egen räkning.[159]

Dansk rättspraxis synes i vissa avseenden inta en strängare hållning än den norska.[160] Den danska rättsuppfattningen tycks dock på det hela taget stå den norska nära. Anmärkningsvärd är den nästan totala avsaknaden av avgöranden som godkänner subrogation av sjöpanträtt.

I ND 1926 s. 9 (ØL) godkändes dock sjöpanträtt för generalkonsulat, som i nödhamn på anmodan av fartygets befälhavare och manskap betalade hyra och hemresa. Det antogs, att generalkonsulatet vid utbetalningen av dessa belopp icke haft för avsikt att på rederiets vägnar infria dess gäld till förmån för andra av rederiets borgenärer, och konsulatets krav beviljades sjöpanträtt enligt 268 § 2.[161]

I ND 1922 s. 365 (SøHa) ansågs en mäklare, som gjort utlägg för hamnutgifter, hyror m.m. för ett upplagt fartyg på anmodan av den korresponderande redaren, icke ha sjöpanträtt för sitt regresskrav. Eftersom utläggen var beordrade av den korresponderande redaren var det klart att de gjorts på rederiets vägnar, varför ingen sjöpanträtt tillkom regresskravet.[162]

---

158 Se Haga i AfS Bd 8 s. 529 f.

159 Jfr ND 1927 s. 369 (NH), 1936 s. 345 (Bergen).

160 Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 528 not 4.

161 Jfr ND 1909 s. 449 (NH).

162 Jfr ND 1936 s. 345 (Bergen), UfR 1931 s. 207 (SøHa). I det senare fallet hade ett rederi A lånat pengar till ett dotterbolag B, för att betala hyreskrav från en anställd på ett B tillhörigt fartyg. Pengarna ställdes till B:s förfogande och B betalade direkt till borgenären. Regresskravet ansågs ej tillkomma sjöpanträtt såsom för hyra, enär transport ej skett.

I ND 1932 s. 58 (SøHa) hade mäklaren på begäran av befälhavaren lånat denne pengar för att täcka utgifter, som uppkommit medan fartyget låg på varv. Mäklaren yrkade sjöpanträtt enligt 267 § 1. för lån till lotsavgifter, enligt 267 § 2. för lån till hyra m.m. samt i övrigt enligt 267 § 5. Sjöpanträtt enligt 267 § 5. erkändes icke. Rätten ansåg vidare, att den omständigheten, att en till ett rederi beviljad kredit användes till täckning av sjöpantberättigade fordringar, icke medförde att långivaren inträdde i sjöpanträtten. Att en del av beloppet hade utbetalts direkt till de hyresberättigade kunde, under föreliggande omständigheter, icke förändra detta förhållande.[163]

I ND 1932 s. 449 (ØL) hade agenten för en trålare lagt ut pengar för rederiets räkning till betalning av hyresfordringar. Agentens krav på sjöpanträtt underkändes, emedan han ej fått transport av sjöpanträtten.

I ND 1939 s. 93 (SøHa) ansågs ej det förhållandet, att fartygets agent betalade offentliga avgifter, som var utrustade med sjöpanträtt enligt 267 § 1., konstituera sjöpanträtt för agentens regresskrav gentemot rederiet.[164]

I ND 1948 s. 574 (SøHa) ansågs ett penninglån till ett rederi för att betala hyror och liknande utgifter mot säkerhet i resefrakten icke ge sjöpanträtt i fartyget för långivaren. Omständigheterna i fallet tydde på att det förelåg en allmän kreditgivning såsom ett led i en längre gående finansiering av rederiets drift. Långivaren hade heller icke vid utbetalningen betingat sig transport av någon sjöpanträtt.

I ND 1950 s. 81 (SøHa) hade mäklare lagt ut kanalutgifter vid fartygs passage genom Kielkanalen och krävde därför sjöpanträtt enligt 267 § 1. Denna beviljades emellertid icke, eftersom omständigheterna i fallet gav vid handen att mäklaren av egen fri vilja inlåtit sig i affärsförbindelse med rederiet och hade givit detta kredit, utan att försäkra sig om transport av sjöpanträtten.[165]

Det är anmärkningsvärt att de danska domstolarna synes fästa större vikt vid utebliven transport än de norska. Å andra sidan torde man kunna utgå ifrån att en transport av sjöpanträtten skulle tillerkännas rättsverkan.[166] Däremot synes det vara svårare att avgöra i vilken utsträckning subrogation kan förekomma.

f. *Diskussion och tolkningsförslag*

Efter den sålunda genomförda presentationen och analysen av det konkreta materialet är det nu dags att pröva rättssatsernas tillämpning på fall av mäklarbetalning och därvid söka ernå ett svar på den inlednings-

[163] Jfr SHT 1939 s. 90 (SøHa).

[164] Jfr ND 1939 s. 108 (SøHa).

[165] Jfr UfR 1940 s. 206.

[166] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 319, 321.

vis uppställda frågan, i vilken utsträckning mäklaren kan anses förvärva härledd sjöpanträtt.

Det synes icke råda någon tvekan om att mäklaren kan förvärva härledd sjöpanträtt genom transport av fordringen med tillhörande sjöpanträtt från den ursprunglige borgenären.[167] Sjöpanträtten torde i detta avseende icke inta någon särställning i förhållande till andra förmåns- och säkerhetsrätter. När en transport av sjöpanträtten undantagsvis underkänts, har detta berott på att omständigheterna givit vid handen att transporten utgjort ett pro-forma-arrangemang.[168] Den förtänksamme mäklaren kan sålunda i regel försäkra sig om sjöpanträttens övergång genom att skaffa sig transport på fordringen med tillhörande sjöpanträtt.[169] En förutsättning härför är naturligtvis att den transporterade fordringen är utrustad med sjöpanträtt. Detta är alltid fallet med fordringar som avses i 267 § 1—4., även om klareringsuppdraget lämnats av redaren. Beträffande fordringar enligt 267 § 5. har emeller-

[167] Se Rygh s. 126, Knoph s. 348, Klæstad, Rederansvaret, s. 137 f., Lund i ND 1949 s. 399 f., Tiberg, Mellanmansrätt, s. 89, densamme Kreditsäkerhet, s. 89, Beckman, Handbok, s. 238, Haga i AfS Bd 8 s. 526, Riska i FJFT 1959 s. 321. Beträffande finsk rätt se dock Riska i FJFT 1959 s. 325. I *tysk rätt* erkännes transport av sjöpanträtt om den sker samtidigt med betalningen av fordringen, se Schaps-Abraham II s. 1276 Anm. 26, Willner i Hansa 1954 s. 1615, Price s. 180. Enligt *engelsk rätt* däremot kan en "maritime lien" såsom huvudregel ej överlåtas. Denna regel har dock i flera fall genombrutits av domstolarna, se Price s. 72 ff. *Amerikansk rätt* synes erkänna transport av en "maritime lien" men meningarna härom är delade, se Price s. 167, Gilmore-Black s. 519 f. Beträffande *fransk rätt* gäller civilrättens regel om överlåtelse av privilegierade rättigheter. Dessa kan överlåtas endast om borgenären har rätt att överlåta fordringen, se Price s. 203, Wahl s. 417 f.

[168] Jfr NRt 1911 s. 762 (NH), ND 1939 s. 348 (SøHa), UfR 1940 s. 205 (SøHa). Se Haga i AfS Bd 8 s. 526, Lund i ND 1949 s. 400, Rygh s. 127.

[169] Se härom Bååthe i Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförenings cirkulär nr 7/1960 s. 5 ff. Kungl. generaltullstyrelsen har i ett cirkulär föreskrivit att skeppsklarerare, som av egna medel erlägger betalning för räkning å fyr- och båkavgift, skall äga att — då förbehåll därom gjorts — få på sig överlåten tullverkets fordran å avgiften jämte tillhörande sjöpanträtt. Förbehållet skall, såvitt avser sjöpanträtten, göras under reservation att så lagligen kan ske; se Kungl. generaltullstyrelsens cirkulär den 26 november 1963, D.nr I 750/1962. Detta cirkulär trädde i kraft den 1 januari 1964. Enligt Bååthe, sist a.a. s. 7 har även Kungl. generaltullstyrelsen förklarat sig beredd att på begäran av skeppsklarerare, som förskotterat lotsavgifter, vilka påförts visst fartyg, på denne överlåta sin fordran jämte tillhörande sjöpanträtt, med reservation för att sjöpanträtten enligt svensk rätt lagligen kan överlåtas.

tid uppkomsten av sjöpanträtt gjorts beroende av att i regeln angivna förutsättningar är uppfyllda. Om klareringsuppdraget lämnats av rederen och mäklaren i dessa fall för rederiets räkning beställer proviant och bunkers, ombesörjer reparationer, ordnar med lastning och lossning m.m. och med egna medel betalar kostnaderna, kan han icke erhålla sjöpanträtt, ens om fordringarna i samband med betalningen överlåtes på honom. Eftersom fordringarna icke grundar sig på avtal, som slutits med befälhavaren i denna hans egenskap, är de icke förenade med sjöpanträtt. Det finns sålunda i dessa fall ingen sjöpanträtt att överlåta.[170]

Att stanna härvid och således göra mäklarens förvärv av härledd sjöpanträtt beroende av att transport (cession) har skett, torde emellertid vara en alltför sträng princip mot den som infriat annans skuld. Icke desto mindre har en dylik uppfattning kommit till synes såväl i doktrin som praxis. Å andra sidan återfinner man flera uttryck för uppfattningen att övergång skall tillåtas, även om det icke skett någon transport av den infriade fordringen jämte tillhörande sjöpanträtt (subrogation eller cessio legis).[171] Däremot kan det icke sägas råda enighet om i vilken utsträckning subrogation i sjöpanträtt skall vara tillåten. En sammanställning av doktrinuttalanden och den rättsuppfattning, som kommit till uttryck i domstolarnas avgöranden, ger dock vid handen, att man är förhållandevis villig att låta sjöpanträtten gå över på grund av subrogation i alla "lojala" fall. Under sådana förhållanden synes det naturligare att såsom huvudregel anta, att mäklaren inträder i den infriade fordringens sjöpanträtt såvida inga särskilda skäl föreligger, som medför att regeln icke kan upprätthållas.[172]

---

[170] Mäklaren bör i dessa fall se till att befälhavaren själv sluter avtal med skeppshandlare, bunkerleverantörer eller varv.

[171] Rygh s. 126 ff., Lund i ND 1949 s. 400 f., Knoph s. 348 f., Klæstad, Rederansvaret, s. 137 ff., Riska i FJFT 1959 s. 312 ff., Haga i AfS Bd 8 s. 526 ff. Regressfordringen med anledning av solidaransvaret för ersättning för personskada vid fartygssammanstötning har enligt uttrycklig bestämmelse tillagts samma sjöpanträtt, som tillkommer den ursprunglige fordringshavaren (220 § 3 st.). Cessio legis-synpunkter har dessutom uttalats i en allmän regel i 281 § SjöL. Jfr Smith, Solidaritet, s. 87, Klæstad, Rederansvaret, s. 135. *Tysk rätt* torde ej tillåta subrogation, se Willner i Hansa 1954 s. 1615, Riska i FJFT 1959 s. 313. I *engelsk rätt* synes ej heller subrogation möjlig, se Price s. 73, 75, 79 medan *amerikansk rätt* tillåter övergång utan transport, se Price s. 139, 167, liksom *fransk rätt*, se Wahl s. 417 f.

[172] Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 530, Hellner, Om obehörig vinst, s. 391, Arnholm, Privatrett III, s. 144 f. Se också Tiberg, Mellanmansrätt s. 88 f. och den-

Effekten av en dylik regel blir, att det ankommer på borgenären att ta förbehåll om att sjöpanträtten icke skall övergå eller att vägra mottaga betalning, därest han finner anledning antaga, att en övergång skulle strida mot gäldenärens intressen. Med avseende på borgenärens och mäklarens intressen synes det genomsnittligt vara förenligt att tillåta subrogation som huvudregel. Icke heller hänsyn till gäldenärens andra borgenärer talar häremot. Ett personskifte på borgenärssidan försämrar icke läget för övriga prioriterade borgenärer. Summan av fordringar med bättre prioritet än inteckningar ökas ej härigenom. Inteckningshavarna kan naturligtvis sägas ha intresse av att övergång ej sker, emedan den kan leda till en kreditförlängning som, när det är fråga om ett finansiellt sett svagt ställt rederi, kan vara till skada för dem. Detta intresse vilar emellertid på förutsättningen att fordringarna blir betalade i alla fall. Sker ej detta, måste det vara dem tämligen likgiltigt, vem som är innehavare av fordringen jämte sjöpanträtt. Många gånger kan de i stället ha ett intresse av att sjöpanträtten kommer i andra händer.[173] Andra sjöpantberättigade borgenärer kan också i sällsynta fall sägas ha intresse av att övergång ej sker. Härigenom skulle nämligen summan av de prioriterade fordringarna minska, enär en betalning skulle medföra, att den ena fordringen efter den andra utslocknade. Också i detta fall bygger emellertid resonemanget på förutsättningen att fordringarna blir betalda i alla fall.[174]

Med hänsyn till fordringshavaren synes det också önskvärt, att sjöpanträtten övergår på den betalande mäklaren, eftersom det ökar hans möjligheter till snabbare betalning. I allmänhet är dock borgenären icke särskilt intresserad av frågan huruvida hans ursprungliga fordran övergår eller upphör. Desto större intresse har mäklaren att få träda in i den infriade fordringens sjöpanträtt. Häremot kan invändas, att mäklaren ej är tvungen att bevilja rederierna kredit och att han kan avstå från uppdraget om rederiet är okänt eller dess finansiella ställning är osäker.[175] Mäklarnas verksamhet går dock ut på att erbjuda snabb och effektiv hjälp och i denna ingår kreditgivningen som ett betydande led.

samme Kreditsäkerhet s. 80. Den nya konventionen om sjöpanträtt och fartygsinteckning, som antagits på diplomatisk konferens i Bryssel under maj 1967 har i art. 9 en bestämmelse som medger överlåtelse och subrogation av sjöpanträtten.

[173] Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 529 f.

[174] Jfr Riska i FJFT 1959 s. 322 f.

[175] Se Riska i FJFT 1959 s. 323.

Av omsorg om sin egen rörelse och sin kundkrets tvingas han ofta att ingripa för att t.ex. få loss ett kvarstadsbelagt fartyg, utan att det ges tid till att anskaffa medel från rederiet eller föranstalta om ställandet av annan säkerhet.

Det sagda innebär, att mäklaren enligt huvudregeln skall inträda i den infriade fordringens sjöpanträtt, utan att någon transport behöver ske. Även den mäklare som, utan anmodan från vare sig redaren eller befälhavaren, gör utlägg och betalar uppkommande utgifter, skall sålunda enligt denna regel kunna tillgodogöra sig den sjöpanträtt, som i den ursprunglige borgenärens hand tillkommer de infriade fordringarna. Den uppställda regeln fungerar emellertid icke utan undantag. Det har redan påpekats, att förekomsten av särskilda omständigheter kan föranleda avsteg från huvudprincipen. Dylika undantag föreligger om förhållandet är att uppfatta som ett försök att skaffa sjöpanträtt för äldre tillgodohavanden, eller om det föreligger ett avstående från sjöpanträtten i avtal mellan mäklaren och gäldenären eller borgenären, eller kanske mellan mäklaren och andra borgenärer.[176]

Betydligt vanligare är dock att regeln blir otillämplig därför att omständigheterna i det särskilda fallet ger vid handen, att mäklaren uppträtt som representant för redaren och betalat fordringen på hans vägnar, med påföljd att fordringen utslocknat och sjöpanträtten gått förlorad.

Om en fartygsbefälhavare, med eller utan redarens uppdrag, med egna medel erlägger betalning för fartygets utgifter, kan det icke ifrågakomma att befälhavaren utan vidare inträder i det infriade kravets sjöpanträtt. Först om befälhavaren klargör för borgenären att han betalar, icke som representant för gäldenären, utan som privatperson och med egna medel, är förutsättningarna uppfyllda för att en automatisk övergång av fordringsrätten jämte tillhörande sjöpanträtt skall ske. I den förstnämnda situationen är befälhavarens aktion att betrakta som en betalning på gäldenärens vägnar och i hans namn. Härvid utslocknar den ursprunglige borgenärens fordringsrätt jämte den till densamma hörande sjöpanträtten, och befälhavaren erhåller ett motsvarande krav på ersättning gentemot redaren. I den andra situationen däremot är det klart, att befälhavaren med sin betalning åsyftar att förvärva fordringen från borgenären och icke att befria gäldenären från dennes skuld. Det avgörande skälet för att uppfatta rättsförhållandet på detta sätt, är att

[176] Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 530 ff.

befälhavaren från början intar ställningen som redarens representant. Därvid uppkommer en presumtion för att han vid rättshandlingars företagande handlar på redarens vägnar.[177] Om därför borgenären varken insett eller bort inse att befälhavaren uppträdde "för egen räkning", anses han ha handlat på redarens vägnar. Samma presumtion gäller till förmån dels för alla befattningshavare, vilka intar en ställning varmed är förenad en viss behörighet att handla med bindande verkan för huvudmannen, dels ock organ för bolag eller föreningar.[178]

Liknande bedömningsgrunder torde få tillämpas ifråga om mäklare, som infriar sjöpantberättigade fordringar mot ett rederi, vare sig detta sker på anmodan av rederiet eller ej. Det kan nämligen antagas, att borgenären i sin kontakt med mäklaren måste veta, att denne yrkesmässigt uppträder som representant och att infriandet av fordringen därför gör slut på denna på samma sätt som om redaren själv hade betalat.[179] Mäklarens yrkesmässiga mellanmansställning utgör alltså ett skäl till att man knappast behöver kräva någon aktivitet från mäklarens sida i syfte att klarlägga ställningen, nämligen det förhållandet att mäklaren vid fullgörandet av betalningen handlar för redarens räkning och i hans namn.[180]

---

[177] Se t.ex. ND 1927 s. 33 (ØL), 1930 s. 125 (SøHa).

[178] Se Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 164 ff.

[179] Jfr Grönfors, sist a.a. s. 174 och ND 1925 s. 362 (ØL) där en firma i eget namn hade beordrat reparationer av ett fartyg utan att det angavs att firman uppträdde som organ i det bolag som ägde fartyget. Firman krävdes på betalning av verkstaden. Kravet ogillades emellertid, emedan omständigheterna pekade på att verkstaden känt till att firman icke uppträdde för egen räkning utan för det bolag som ägde fartyget. Motsatt uppfattning hävdas i *tysk rätt* av Willner i Hansa 1954 s. 1615 och Albrecht i Hansa 1953 s. 1290 ff.

[180] Jfr NJA 1934 s. 685 där skeppsklarerare, som givit stuvare i uppdrag att verkställa lossning av fartygslast, vid sådant förhållande och då vid uppdragets lämnande icke annorlunda avtalats eller förutsatts, *icke* ansågs pliktig att svara för betalningen för lossningen. Utredningen visade att det icke förelåg sedvänja på grund varav skeppsklareraren skulle anses ha iklätt sig betalningsansvar. Se i detta sammanhang yttrande från Skånes handelskammare i Handelsbruk III s. 23 där det anförs att, även om betalningen för utfört stuveriarbete jämväl i regel erläggs av skeppsklareraren eller mäklaren till stuvaren, detta sker i skeppsklarerarens eller mäklarens egenskap av ombud för redaren eller befälhavaren. Jfr om mäklarens ställning i allmänhet Tiberg, Mellanmansrätt, s. 19. I ND 1919 s. 94 (Overretten i Kbhvn) hade en skeppshandel på befälhavarens vägnar avtalat om reparation av fartyget med ett varv. Skeppshandelsfirman ansågs ej ha intagit ställningen som fartygets fasta mäklare och verkstaden antogs ha haft

Den här hävdade uppfattningen medför, att mäklaren icke inträder i den infriade fordringens sjöpanträtt, där omständigheterna i det konkreta fallet visar att betalningen skett på redarens vägnar.[181] Här skall alltså mäklaren, för att kunna göra anspråk på förvärv av sjöpanträtt, i princip styrka, antingen att han utryckligen framhållit för borgenären att han handlat i eget namn, eller att borgenären insett eller bort inse detta, eller slutligen att det varit mellan parterna förutsatt, att den infriade fordringen skulle övergå på honom. Beviskravet torde emellertid icke kunna ställas särskilt högt med hänsyn till dels att fullmaktsrätten har som utgångspunkt regeln att mellanmannen skall anses ha handlat i eget namn, så snart han inte för medkontrahenten klargjort att motsatsen åsyftades,[182] dels ock att medkontrahentens intresse av att få klarhet på denna punkt måste antas variera, allteftersom representationen går ut på avtalshandlingar, mottagandehandlingar eller förfogandehandlingar.[183] Kravet på mäklarens aktivitet och på vad medkontrahenten borde ha insett får sålunda nyanseras med hänsyn till den konkreta situationen.

Slutsatsen blir sålunda att mäklaren, på grund av sin ställning som yrkesmässig mellanman, ofta kan berövas sina möjligheter att enligt den uppställda huvudregeln genom subrogation inträda i den infriade fordringens sjöpanträtt.

---

fog för att utgå ifrån att man skulle få betalt av skeppshandlaren. Denne ålades därför betalningsskyldighet.

[181] Jfr Haga i AfS Bd 8 s. 533 f. beträffande den särställning som intas av en rederidisponent. Se också ND 1909 s. 449 (NH), 1922 s. 365 (SøHa) och 1925 s. 571 (NH). Haga hävdar för egen del att den i rättsfallen uppställda bevisbörderegeln är förlegad och att en naturlig bevisvärdering är tillräcklig (s. 534). Han menar att, om det efter en sådan värdering blir klarlagt att förhållandet är lojalt, rederidisponenten liksom andra bör få sjöpanträtt. Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 169 f. synes ha samma uppfattning. Jfr NJA 1940 s. 734.

[182] Grönfors, sist a.a. s. 168 f.

[183] Grönfors, sist a.a. s. 184.

TREDJE AVDELNINGEN

DE SJÖPANTRÄTTSLIGA REKVISITEN

Långt ifrån alla de rättshandlingar, vilka en befälhavare företar, medför uppkomsten av sjöpanträtt för den tredje man, som på grund härav erhåller en fordran gentemot redaren. Som tidigare flera gånger påpekats, uppställer 267 § 5. en rad förutsättningar, vilka måste vara uppfyllda för att tredje man skall kunna tillgodogöra sig den särskilda säkerhetsrätten.

Förutom den redan behandlade subjektsbestämningen, innebärande att befälhavaren är den som skall vara "avtalspart" i förhållande till tredje man samt att han vid avtals ingående skall ha uppträtt i denna sin egenskap, upptar ifrågavarande regel ytterligare rekvisit, vilka har en inskränkande effekt på befälhavarens möjligheter att belasta fartyget med sjöpanträtter. Av stadgandet framgår sålunda (1) att avtalet skall ha slutits eller åtgärden vidtagits *utom fartygets hemort,* (2) att den företagna rättshandlingen skall tillgodose något av behoven *fartygets bevarande* eller *resans fortsättande* samt (3) att rättshandlingen varit *nödvändig* eller, som lagen uttrycker detta, *krävts* för de nämnda behoven.

Avsikten är att i de följande kapitlen företa en närmare analys av de uppställda rekvisiten. I Kap. VII behandlas de förutsättningar, som måste vara för handen för att avtalet skall anses ingånget utom fartygets hemort. Därefter prövas innebörden av rekvisiten fartygets bevarande och resans fortsättande (Kap. VIII) samt undersöks den närmare bestämningen av resebegreppet (Kap. IX). I det avslutande kapitlet inom denna avdelningen slutligen behandlas den i lagregeln uppställda förutsättningen, att rättshandlingen skall ha varit nödvändig, "kräves", för de angivna behoven (Kap. X).

Kapitel VII

HEMORTSREKVISITET

1. *Inledande anmärkningar*

267 § 5. föreskriver såsom förutsättning för att sjöpanträtt enligt denna regel skall uppkomma att befälhavaren i det konkreta fallet har ingått avtalet eller vidtagit åtgärden *utom fartygets hemort*. Härav framgår motsättningsvis att avtal, som ingåtts *i* fartygets hemort, diskvalificerar uppkomsten av sjöpanträtt. Med ledning härav kan sålunda problemställningen fixeras till frågan om *var* avtalet i varje enskilt fall skall anses vara slutet — inom eller utom hemorten.

Svaret på denna fråga förutsätter att man i det konkreta fallet känner fartygets hemort. Det är den senare som så att säga bildar utgångspunkten för diskussionen om avtalets lokalisering. För en prövning av denna senare fråga är det emellertid ej nödvändigt att fastställa en bestämd avtalsort; uppgiften är i stället att med utgångspunkt från hemorten företa en analys av omständigheterna i det konkreta fallet och med ledning därav undersöka om avtalet kan sägas vara slutet utom hemorten.

Efter några anmärkningar om betydelsen av att fartyget har en bestämd hemort och en redogörelse för hur denna fastställes (2), behandlas huvudproblemet, nämligen frågan var ett avtal av befälhavaren skall anses slutet. Först presenteras den rättspolitiska bakgrunden till den i regeln gjorda begränsningen och redogörs för äldre rätts regler i ämnet (3). Därefter följer en genomgång av rättspraxis och doktrinens inställning till förevarande problem (4). I ett följande avsnitt prövas olika tänkbara lösningar och komplikationer (5), varefter kapitlet avslutas med en sammanfattande bedömning av de vunna resultaten av undersökningen (6).

2. *Fartygets hemort*

Sjölagen föreskriver att varje fartyg skall ha en hemort. Det ankommer på fartygsägaren att själv bestämma den ort inom riket, vilken skall vara fartygets hemort. Anmälan härom skall beträffande fartyg, som skall införas i fartygsregistret göras till den myndighet, som för ifrågavarande register, medan för andra fall anmälan skall göras till polismyndigheten i den ort, som bestämts till hemort.[1] Härigenom vinnes offentlig registrering av hemorten, vilken får betydelse, förutom i fråga om tillämpningen av 267 § 5., också för befälhavarens skyldighet att efter avslutad resa redovisa till rederiet enligt den äldre 60 § SjöL, för bestämmandet av laga domstol i sjörättstvister enligt 337 § SjöL samt för befälhavarens redovisningsskyldighet beträffande avliden sjömans kvarlåtenskap enligt 20 § SjömansL.[1a]

Som redan nämnts, har fartygets ägare att efter eget skön bestämma hemorten. Det framgår av stadgandets ordalydelse, att denna icke behöver vara en hamnort.[2] Det är ej heller nödvändigt, att ägarens hemvist och fartygets hemort sammanfaller.[3] Om detta varit förhållandet från början, medför emellertid icke ägarens avflyttning från orten, att fartygets hemort blir en annan. Icke heller en försäljning av fartyget till en å annan ort boende person för med sig någon förändring av fartygets hemort. En ändring härav förutsätter att den nye fartygsägaren inkommer med anmälan till vederbörande myndighet, av innehåll att fartygets hemort skall vara annan än den i registret upptagna orten.[4]

---

[1] 4 § SjöL.

[1a] Hemorten hade tidigare betydelse även för befälhavarens behörighet att med bindande verkan för redaren företa rättshandlingar. Se härom vidare nedan.

[2] Se 4 § SjöL och NJA II 1891 s. 17. Annorlunda i finsk rätt enligt Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 130.

[3] Jfr ND 1911 s. 177 (NH) där fartyget var registrerat i A och den korresponderande redaren bosatt i B. Befälhavaren ingick avtal i B, vilket icke hindrade att tredje man tillerkändes sjöpanträtt till säkerhet för sitt härigenom uppkomna krav gentemot redaren. Se Klæstad, Rederansvaret, s. 82, Knoph s. 35, Platou s. 202 not 1, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 131. I de flesta fallen torde emellertid de båda orterna sammanfalla, se Första lagutskottets uttalande i NJA II 1936 s. 287.

[4] Se ND 1928 s. 117 (NH) där ett fartyg hade försålts av en redare i Haugesund till en person i Ålesund. Befälhavaren uppgav vid företagandet av en rättshandling efter försäljningen att fartygets hemort var Ålesund, under det att fartygsregistret alltjämt upptog Haugesund som hemort. På fartygets akterspegel hade redan målats namnet Ålesund. Med avseende på fullmaktsregeln i 48 § och

Det är sålunda möjligt för fartygsägaren att driva sjöfart med fartyget från en ort, som icke är en hamnort. Det torde emellertid icke vara vanligt att så sker och det synes ej heller ur rättslig synpunkt ha någon betydelse, var inom riket ett fartygs hemort är belägen.[5] Det väsentliga är att varje fartyg skall äga en hemort och lagen ingriper också för det fall att ägaren är försumlig med avseende på sin anmälningsskyldighet. I dylika fall skall fartygsägarens hemvist anses som fartygets hemort.[6]

Av det sagda framgår, att det i allmänhet icke uppkommer några svårigheter när det gäller att bestämma ett fartygs hemort. Ibland kan det emellertid förekomma meningsskiljaktigheter beträffande vilket område, som geografiskt sett skall anses tillhöra den bestämda orten. Utan att direkt höra till en bestämd ort, kan en plats vara belägen på ett sådant avstånd från denna och i övrigt ha sådan anknytning till densamma, att man ur såväl geografisk som kommersiell synvinkel bör räkna den som en del av den förstnämnda orten. Denna frågeställning blir aktuell, när man skall avgöra huruvida ett av befälhavaren träffat avtal har ingåtts inom eller utom fartygets hemort. Man torde sålunda få räkna med, att hemorten omfattar jämväl sådana platser, som utan att höra till den egentliga orten, dock har ett sådant geografiskt och kommersiellt samband med densamma att det förefaller naturligt att de betraktas som en enhet.[7] Det är därför icke alltid den absoluta och

---

därmed också på frågan om sjöpanträtt förelåg eller ej, ansåg Højesterett att fartyget alltjämt hörde hemma i Haugesund. Jfr NRt 1929 s. 1044 (NH). Jantzen i ND 1928 s. XII ställer sig kritisk mot domen och anser, att lagen ej överensstämmer med de principer som borde vara avgörande, samt att det saknar intresse om fartyget befinner sig i hemorten eller ej när den förra är en annan än redarens. Häremot kan dock invändas, att tredje man skall kunna lita på att anteckningen i fartygsregistret avspeglar det rätta förhållandet och att han skall kunna inrätta sitt handlande därefter. Jfr Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 131 not 3, Sindballe s. 467, Rygh s. 101, Lund i ND 1949 s. 392.

[5] Se NJA II 1891 s. 17. Det skall emellertid framhållas att redarens val av hemort för fartyget ibland betingas av skattetekniska skäl, s.k. bekvämlighetsflagg.

[6] 4 § 2 st. SjöL.

[7] Se ND 1955 s. 174 (Eidsivating) där ett fartyg med Oslo som hemort bunkrade i Fagerstrand. Domstolen konstaterade att Fagerstrand var bunkringsstation för Oslo, även om denna plats låg utanför Oslos egentliga hamnområde. Det bör anmärkas, att fallet avsåg frågan huruvida resan påbörjats i Oslo och om Fagerstrand kunde betraktas som mellanhamn. Domstolen menade att resan började först i Fagerstrand, eftersom denna ort både geografiskt och kommer-

absoluta och faktiska gränsangivelsen mellan olika platser, som blir utslagsgivande. De kring fartygets hemort liggande platserna kan ha särskilda anknytningar till denna, vilka gör det naturligt att sammanhålla dem med hemorten till en enhet. En sådan anknytning — den kanske mest betydelsefulla — utgöres av den geografiska närbelägenheten i förhållande till hemorten. Avståndet får emellertid icke vara alltför långt, men det är å andra sidan icke möjligt att närmare fixera vilket avstånd, som kan komma att accepteras av rättsordningen.[8] Det är också tveksamt, om närbelägenheten såsom ensamt anknytningsfaktum är tillräckligt för att betrakta olika platser som en enhet. Det troliga är att man vid sidan härav får kräva förekomsten av andra anknytningsfakta, vilka tillsammans kan utgöra ett tillräckligt stöd att sammanhålla orterna.

3. *Rättspolitisk bakgrund och tidigare rättsregler*

De rättspolitiska skäl, som utgör bakgrunden till begränsningen till befälhavarens avtal *utom hemorten*, bygger på tanken att den särskilda säkerhetsrätt, som sjöpanträtten utgör, endast skall tillkomma de borgenärer, vilka i förhållande till gäldenären står i en sämre ställning än sådana borgenärer som t.ex. rederiets leverantörer i hemorten.[9] De förra känner nämligen ofta icke den huvudman, som står bakom befälhavaren, och möter i allmänhet också större svårigheter att göra sig underrättade om huvudmannens personliga kreditvärdighet. Hänsynen till dessa borgenärer talar därför för att de tillerkänns en särskild säkerhetsrätt. Sjöpanträtten för befälhavareavtal har ju, såsom tidigare påpekats, framför allt den viktiga funktionen, att i just dessa situationer göra det möjligt för redaren att uppnå kredit.[10]

siellt ansågs höra till Oslo. Jfr underrättens dom i ND 1931 s. 12 (NH) samt rådhusrättens dom i NJA 1900 A 327 och 1931 s. 76. Denna tolkning synes också stå i överensstämmelse med den allmänna uppfattningen om innebörden av stadgandet i 11 § KöpL, se Almén-Eklund, Om köp, s. 119 not 17. Den här anförda synpunkten synes icke ha beaktats av Jantzen i ND 1914 s. XI—XII i samband med det av honom anförda exemplet.

8 I NJA 1900 A 327 och 1931 s. 76 ansåg tydligen HovR och HD att ett avstånd på några få sjömil resp. 3/4 mil var alltför stort. Möjligt är också att domstolarna ansåg att det i övrigt saknades nödvändiga anknytningsmoment mellan de båda orterna.

9 Motiv 1887 s. 186 f., Norska motiv s. 339, Danska motiv s. 138 f., Smeesters-Winkelmolen I, s. 67, Chauveau s. 135.

10 Se Jantzen, Rederansvar, s. 132 f., Ihrfors s. 26.

Samma hänsyn gör sig icke gällande med avseende på borgenärer i fartygets hemort. Dessa kan utan svårigheter skaffa sig kännedom om redarens finansiella ställning och kan även, i den mån det anses nödvändigt, föranstalta om ställande av särskild säkerhet för fordringarnas uppfyllande. Man kan därför säga att de i och för sig intar samma ställning i förhållande till redaren som dennes privata borgenärer. Med den i stadgandet gjorda begränsningen har man velat förhindra, att redaren låter befälhavaren ingå rättshandlingar i hemorten för att tillskapa sjöpanträtter till förfång för andra rättighetsinnehavare. Lagen vill med sin bestämmelse skapa garantier för att de borgenärer, som har fartygsinteckningen eller andra säkerheter till sin disposition, icke placerar sig framför inteckningshavarna, något som vore obilligt med hänsyn till de senare. Den redare som redan en gång utnyttjat realkrediten i fartyg skall icke, har det sagts, beredas tillfälle att disponera över denna ännu en gång och därigenom försämra ställningen för sina tidigare borgenärer.[11]

I äldre skandinavisk rätt framgick ej uttryckligen av regeln om sjöpanträtt för befälhavareavtal, att avtalet måste ha ingåtts utom fartygets hemort. Regeln uttalade endast att sjöpanträtt tillkom de fordringar, som grundade sig på förbindelser, vilka befälhavaren i denna sin egenskap hade ingått för fartygets behov.[12] Genom denna avfattning av stadgandet fördes man emellertid tillbaka till reglerna om befälhavarens fullmakt. Av dessa framgick att befälhavaren hade behörighet att ingå rättshandlingar med bindande verkan för redaren *när fartyget befann sig utom hemorten,* medan denna behörighet icke förelåg *i fartygets hemort.* 41 § i 1864 års sjölag föreskrev sålunda att befälhavaren *i fartygets hemort* icke ägde rätt att utan särskild fullmakt ingå rederiet förbindande avtal, med undantag av besättningens förhyrande, medan han *överallt annorstädes* var berättigad att avsluta förbindelser, som angick fartygets utrustning, underhåll och befraktande samt eljest var nödiga för resans utförande. 48 § i 1891 års sjölag åter stadgade i första stycket att befälhavaren i denna sin egenskap i förhållande till tredje man ägde att, *när fartyget befann sig utom hemorten,* för redarens räkning sluta avtal och ingå förbindelser angående allt sådant, som avsåg resans utförande, såsom fartygets utrustning, proviantering och underhåll, samt bortfrakta fartyget och å redarens vägnar kära i mål

[11] Jfr Smeesters-Winkelmolen I, s. 67.

[12] Se 268 § 4. 1891 års sjölag.

som angick fartyget. I andra stycket av detta stadgande föreskrevs att befälhavaren *i fartygets hemort* icke utan särskilt bemyndigande ägde ingå annat avtal för redarens räkning än angående besättningens förhyrande. Det funktionella samband, som av lagstiftaren etablerats mellan fullmaktsreglerna och regeln om sjöpanträtt för befälhavareavtal, åstadkom sålunda också en motsvarande begränsning av befälhavarens möjligheter att belasta fartyget med sjöpanträtter.

Det nu sagda ger vid handen att man i äldre rätt var hänvisad till fullmaktsreglerna för att i det konkreta fallet kunna avgöra, huruvida en fordran, som uppkommit på grund av befälhavarens rättshandling, var utrustad med sjöpanträtt. Den där etablerade skillnaden mellan befälhavarens behörighet inom och utom hemorten hade sina rötter långt tillbaka i sjörätten och vilade på den naturliga tanken, att befälhavarens makt att förplikta sin redare borde vara olika, allteftersom redaren hade tillfälle att handla själv eller ej.[13] I fartygets hemort kunde redaren förutsättas vara närvarande för att själv tillvarata sina intressen, och även om så ej vore fallet — redaren hade t.ex. hemvist på annan ort — fanns det likväl goda skäl att anta, att han hade någon representant på fartygets hemort, som regelbundet bevakade hans affärer. Det fanns därför ingen anledning att utrusta befälhavaren med en legal fullmakt att handla för redaren i hemorten.[14] Desto starkare var skälen för att befälhavaren skulle ha en sådan fullmakt då fartyget befann sig på resa utom hemorten, eftersom han då ofta var den ende som var i tillfälle att tillvarata rederiets intressen.

Den här beskrivna distinktionen mellan befälhavarens behörighet inom och utom hemorten har såväl i doktrin som rättspraxis givit upphov till betydande meningsskiljaktigheter ifråga om reglernas rätta tolkning. Enligt en mening skall frågan om befälhavarens behörighet och därmed frågan om sjöpanträttens uppkomst avgöras med hänsyn till var fartyget befann sig vid rättshandlingens företagande, medan en annan uppfattning går ut på att tillmäta befälhavarens uppehållsort relevans. En tredje uppfattning åter vill låta platsen för avtalet vara avgörande. Anledningen till denna meningsmotsättning får delvis återföras på

[13] Denna distinktion uppkom under medeltiden och kommer till uttryck första gången i den nordiska sjörätten i Fredrik II:s sjörätt 1561 Kap. 7. Den var däremot okänd i den romerska rätten. Se Platou s. 201, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 126 f., Knoph s. 64.

[14] Motiv 1887 s. 50, Norska motiv s. 75, Danska motiv s. 30.

reglernas kontroversiella och otydliga formulering. En närmare redogörelse för dessa motsättningar och de olika uppfattningar, som gjort sig gällande, skall lämnas i följande avsnitt (4).

Nu gällande rätt ger icke anledning till samma meningsmotsättningar, även om den aktuella regeln i 267 § 5, kan inbjuda till olika tolkningsresultat. 1926 års konvention ger emellertid klart uttryck för tanken att det avgörande för sjöpanträttens uppkomst skall vara, att befälhavaren slutit avtalet utom fartygets hemort.[15] Denna begränsning återfinnes i sjölagens 267 § 5. Trots att sålunda enligt denna regel varken fartygets eller befälhavarens uppehållsort är avgörande för sjöpanträttens uppkomst, kan det icke helt uteslutas att dessa moment kan komma att tillmätas betydelse, när man skall ta ställning till om befälhavaren i det konkreta fallet har ingått avtalet utom hemorten.

1936 års revision av sjölagen medförde en fullständigt utjämning av skillnaden mellan befälhavarens behörighet inom och utom hemorten. Enligt nu gällande rätt är sålunda befälhavarens fullmakt densamma inom och utom hemorten. Förutom att redaren ansågs ha goda möjligheter att övervaka befälhavaren i hemorten, så att ett genomförande av den i förhållande till tidigare rätt utvidgade behörigheten med hänsyn härtill icke erbjöd några betänkligheter, utgjorde enligt motiven den främsta anledningen till revisionen i förevarande avseende en önskan att — så långt sig göra lät med hänsyn till reglerna om sjöpanträtt — förekomma de svårigheter, vartill tidigare lags ståndpunkt i ovannämnt hänseende visat sig leda i rättstillämpningen.[16] Men enär fartygets hemort alltjämt har privaträttslig betydelse för frågan om uppkomsten av sjöpanträtt för befälhavareavtal enligt 267 § 5. och det av denna anledning är väsentligt att upprätthålla skillnaden mellan avtal utom hemorten och avtal inom densamma, kan det konstateras, att den företagna revisionen icke, såsom åsyftades, medfört att man helt undvikit de påtalade svårigheterna.[17]

Rättstillämpningen har därför fortfarande anledning att uppmärksamma frågan, om ett avtal skall anses ha ingåtts inom eller utom hemorten. Befälhavaren är behörig att sluta avtal med bindande verkan för

[15] Se Rygh s. 101, Jantzen, Rederansvar, s. 46, 132, Smeesters-Winkelmolen I, s. 67, Chauveau s. 135, Delarue s. 79.

[16] Se SOU 1936:17 s. 46 f.

[17] Se lagrådets kritik med anledning av 1936 års revision av 48 § SjöL, NJA II 1936 s. 285 och uttalande av ett antal reservanter i första lagutskottet, NJA II 1936 s. 287 f.

redaren på hemorten, men någon sjöpanträtt uppkommer ej härigenom. Utgångspunkten för regeln om sjöpanträtt är alltjämt densamma, nämligen att leverantörer på fartygets hemort icke kräver samma mått av hänsyn och skydd från lagstiftarens sida som leverantörer utom hemorten.

4. *Rättspraxis och doktrin*

När gällande rätt bestämmer att befälhavarens avtal måste ha ingåtts utom hemorten för att sjöpanträtt skall uppkomma i fartyget blir det därför rättstillämpningens uppgift att i det konkreta fallet avgöra var avtalet ingåtts. Denna uppgift är många gånger icke helt lätt och kan i och för sig tänkas löst efter olika riktlinjer.

Vad som framför allt orsakat de i föregående avsnitt omtalade meningsmotsättningarna inom rättspraxis och doktrin, har varit den kontroversiella avfattningen av den tidigare gällande fullmaktsregeln i 48 §. Vi erinrar oss att befälhavaren enligt denna regels första stycke var behörig att inom vissa bestämda gränser företa rättshandlingar med för redaren bindande verkan *då fartyget befann sig utom hemorten,* medan han enligt andra stycket av samma regel icke utan särskilt bemyndigande ägde att *i fartygets hemort* ingå annat avtal för redarens räkning än angående besättningens förhyrande. Om befälhavaren ingick avtal utom hemorten medan han själv och fartyget befann sig där, var det ingen tvekan om att befälhavaren var behörig och att sjöpanträtt kunde uppkomma. Men hur skulle det fallet bedömas när fartyget befann sig på hemorten, medan befälhavaren vid besök utom densamma beställde varor till fartyget? Och hur skulle regeln tillämpas då fartyget befann sig utom hemorten, medan befälhavaren vid besök i hemorten ingick avtal om leveranser till fartyget eller från den plats där fartyget befann sig avsände en köporder till en leverantör i hemorten? Dessa och liknande frågeställningar framställdes ofta till prövning vid domstolarna. Det funktionella sambandet mellan befälhavarens legala fullmakt och hans förmåga att belasta fartyget med sjöpanträtter medförde helt naturligt att man många gånger samtidigt hade att pröva uppkomsten av en yrkad sjöpanträtt.

Trots den förändrade situationen i gällande rätt finns det anledning att uppmärksamma tidigare praxis, emedan tendensen i densamma synes vara att tillmäta platsen för avtalets ingående avgörande betydelse. Detta förefaller helt naturligt med tanke på den rättspolitiska grund-

valen för de båda reglerna. Samma skäl, som talar för att anta att befälhavaren icke har fullmakt att i fartygets hemort ingå avtal med bindande verkan för redaren även om detta befinner sig utom hemorten, gör sig gällande som stöd för att underkänna uppkomsten av sjöpanträtt i dylika fall.

a. *Rättspraxis*

Det har i detta avsnitt befunnits lämpligt att redovisa tillgänglig rättspraxis från de skandinaviska länderna var för sig. Först redovisas svenska avgöranden, därefter norska och sist danska. Några finska avgöranden i denna fråga har icke återfunnits i tillgängliga domssamlingar.

I NJA 1901 s. 250 (ND 1900 s. 73, 1901 s. 479) vägrade HD sjöpanträtt för krav på skadestånd för icke-uppfyllelse av certeparti, emedan befraktningsavtalet hade ingåtts av befälhavaren på fartygets hemort. Fartyget och befälhavaren befann sig vid tidpunkten för avtalets ingående utom hemorten, men det klargjordes att befälhavaren handlat genom ombud på hemorten, där också befraktaren befann sig och certepartiet utskrevs.[18]

I NJA 1900 A 327 (ND 1900 s. 531) hade befälhavaren på slupen "Näsby", som var hemmahörande i Näsby, slutit avtal med ett varv därstädes om utförande av vissa reparationer. Fartyget befann sig vid avtalsslutet i Stockholm. RR ansåg att rederiet icke förpliktats till betalning på grund av detta avtal, emedan fartyget befunnit sig på hemorten och befälhavaren därför saknat behörighet. RR anmärkte att Näsby var beläget vid Mälaren, några få sjömil från Stockholm. HovR, vars dom fastställdes av HD, fastslog att avtalet kommit till stånd utom hemorten, men att kravet var preskriberat enligt 283 § SjöL.

I NJA 1909 s. 544 (ND 1909 s. 481) ogillades en befälhavares yrkande om sjöpanträtt för belopp, som av denne erlagts för fartygets reparation efter ett haveri. Fartyget var bortlejt och HovR, vars dom fastställdes av HD, fann att fartygsägaren icke varit redare samt att avtalet ingåtts av befälhavaren i fartygets hemort.

I NJA 1912 A 252 och 458 underkändes tvistiga förmånsrättsyrkanden i rederikonkurser på grund av leveranser som skett i fartygets hemort efter

[18] Knoph s. 68 och Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 134 synes anse att detta rättsfall utgör stöd för uppfattningen att befälhavaren, när han med fartyget befinner sig utom hemorten, är behörig att avsända köporder till leverantör i fartygets hemort och att sjöpanträtt uppkommer. Detta kan emellertid vara fallet endast om avtalet anses ingånget utom hemorten.

beställningar av resp. befälhavare när såväl dessa som fartygen vid avtalens ingående befunnit sig på hemorten.[19]

I NJA 1931 s. 76 (ND 1931 s. 57) gällde frågan uppkomsten av sjöpanträtt för krav på ersättning med anledning av inköp som befälhavaren gjort till ett fiskefartyg med hemort i Grundsund. Inköpen hade företagits, dels medan befälhavaren med fartyget besökt Lysekil, dels medan fartyget befunnit sig på hemorten under det att befälhavaren besökt Lysekil. RR ansåg sjöpanträtt utesluten emedan fartygets befälhavare också var huvudredare samt fartygets hemort låg endast 3/4 mil från Lysekil, varför avtalet hade ingåtts i hemorten. HovR fann emellertid att varorna inköpts av befälhavaren medan fartyget befunnit sig i Lysekil och sålunda utom fartygets hemort, varför sjöpanträtt tillkom de omstämda fordringarna. HD slutligen ansåg att ett av inköpen, vilket skett medan fartyget låg i hemorten, icke kunde medföra uppkomsten av sjöpanträtt, under det att i samtliga andra fall fartyget med befälhavaren befunnit sig utom hemorten, varför sjöpanträtt hade uppkommit för dessa krav.

Om både befälhavare och fartyg befunnit sig utom hemorten och befälhavaren där slutit avtal med tredje man, har man sålunda i svensk rättspraxis antagit att sjöpanträtt uppkommer (NJA 1931 s. 76, jfr NJA 1900 A 327). Har däremot avtalet ingåtts i hemorten, har det ansetts att

[19] Redaren kan emellertid bli personligen ansvarig för befälhavarens åtgärd enligt allmänna regler om negotiorum gestio, se Motiv 1887 s. 50 f., Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 144 ff., Platou s. 202 not 3, Klæstad, Rederansvaret, s. 84. I NJA 1906 A 543 (ND 1906 s. 401) ansågs ett rederi skyldigt att betala för de varor, som befälhavaren i fartygets hemort tagit på kredit för fartygets utrustning. Fartyget hörde hemma i Göteborg och befälhavaren hade där inköpt segelduk, presenningsduk, segelgarn, fernissa, armlina, tross, ljus, tändstickor m.m. Befälhavaren hade betalat skeppshandlaren och stämde i sin tur rederiet för utfående av det erlagda beloppet. I målet visades, att befälhavaren brukat beställa varor för fartygets behov i hemorten. RR ogillade befälhavarens krav, enär denne icke ådagalagt något förhållande på grund varav redaren kunde anses ha blivit förpliktad att ersätta befälhavaren dennes utlägg. Redaren hade invänt att befälhavaren saknade behörighet enligt 48 § samt att varorna icke kommit fartyget tillgodo. HovR, vars dom fastställdes av HD, fann emellertid styrkt att befälhavaren inköpt varorna för fartygets behov, samt att varorna förts ombord på fartyget och kommit till användning där. Eftersom redaren icke visat att varorna varit obehövliga för fartyget och denne ej bestritt beloppets storlek i och för sig, förpliktade domstolen honom att ersätta befälhavaren för dennes utlägg. Domen torde vara ett exempel på befälhavarens möjlighet att förplikta rederiet genom rättshandlingar i fartygets hemort, på grund av principen om negotiorum gestio (18 kap. 3 § handelsbalken). Domstolen kan emellertid också ha lagt vikt vid att befälhavaren vid tidigare tillfällen beställt varor till fartyget utan invändning från rederiets sida (passivitet).

befälhavaren saknat behörighet och sjöpanträtt har icke uppkommit (NJA 1901 s. 250, jfr 1909 s. 544).[20] Sjöpanträtt har ej heller uppkommit, då fartyget befunnit sig i hemorten, medan befälhavaren vid besök utom hemorten ingått avtal med leverantör där om leverans av varor till fartyget (NJA 1931 s. 76), eller då såväl fartyg som befälhavare befunnit sig på hemorten och där ingått avtal med någon tredje man (NJA 1912 A 252, 458).

I *norsk rättspraxis* har frågan om tillämpning av 48 § varit uppe till prövning vid flera tillfällen.

I ND 1909 s. 449 (NH), som egentligen angick frågan om subrogation i sjöpanträtt, uttalade underrätten närmast som ett *obiter dictum* vid sin bedömning av 48 § 2 st. att befälhavaren icke kan binda rederiet genom rättshandlingar i hemorten, då fartyget befinner sig utom densamma. Denna uppfattning bekräftades i Højesteretts dom.

I ND 1911 s. 177 (NH) tillerkändes en leverantör sjöpanträtt i fartyget för sin fordran på ersättning för varor, som levererats efter rekvisition av befälhavaren utom fartygets hemort, varvid man icke tog någon hänsyn till att avtalet ingåtts och leverans skett i den hamn, som var redarens hemort. Domstolen uttalade bl.a., att motiveringen för uppkomsten av sjöpanträtt var att underlätta för befälhavaren att anskaffa medel för resans utförande samt att ge leverantören, som utom fartygets hemort måste förutsättas icke ha någon kännedom om rederiet, tillfälle att så gott sig göra lät i det konkreta fallet bedöma vilken säkerhet han hade för att hans fordran skulle bli infriad. En förutsättning för sjöpanträtt var därför att leverantören icke vid en undersökning på platsen kunde bilda sig en uppfattning om redarens solvens. Lagens motiv visade, yttrade domstolen, att 48 § utgick ifrån att fartygets och redarens hemort sammanföll, vilket också var det vanliga. Domstolen framhöll slutligen att avtalet hade ingåtts på redarens och icke i fartygets hemort samt att därför sjöpanträtt uppkommit enligt lagens ordalydelse, även om starka rättspolitiska skäl talade emot detta i förevarande fall.[21]

I ND 1914 s. 484 (Kristiania) hade befälhavaren i hemorten köpt proviant och annan utrustning, medan fartyget befann sig utom densamma. Fartyget hade Kristiania som hemort men låg i Dröbak. Befälhavaren inhandlade varor för fartyget under sitt besök i Kristiania. Leverans skedde i Ramton, där fartyget vid tillfället uppehöll sig. Domstolen ansåg att befälhavaren haft behörighet att företa rättshandlingen enligt 48 § samt att

[20] De svenska motiven synes ge stöd för denna uppfattning, se NJA II 1891 s. 45 där det anförs: "Af motsättningen mellan 48 §:ns 1:a och 2:a stycken torde tillräckligt klart framgå, att, äfven när fartyget befinner sig utom hemorten, befälhafvaren likväl icke kan i hemorten ingå rederiet förbindande aftal."

[21] Se Knoph s. 64, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 131, Motiv 1887 s. 50.

sjöpanträtt uppkommit till säkerhet för leverantörens fordran mot rederiet. Det framhölls att 48 § 1 st. gjorde fullmakten beroende av att fartyget befann sig utom hemorten, men att regeln icke uttalade något om befälhavarens uppehållsort. När det i andra stycket föreskrevs att befälhavaren icke ägde handla i hemorten, kunde detta icke tolkas efter ordalagen utan fick uppfattas som en omskrivning för "när fartyget befinner sig på hemorten". Man ansåg sig ha stöd för en sådan tolkning i tysk rätt samt i motivuttalanden.[22]

I ND 1926 s. 317 (Oslo) ansåg domstolen det ej vara nödvändigt att uttala sig om huruvida den i föregående avgörande hävdade tolkningen av 48 § borde upprätthållas. Förhållandet var här att befälhavaren på ett i Dunston liggande fartyg beställde varor i Oslo, som var fartygets hemort. Varorna sändes till Kristiansand dit fartyget småningom anlände. Domstolen ansåg att leverantören hade sjöpanträtt för sitt krav gentemot rederiet, enär avtalet icke kunde anses vara ingånget i fartygets hemort. Den rättshandling, som föranlett leveransen, hade kommit till stånd från befälhavarens sida genom hans avsändande av en skriftlig order från Dunston. Avtalet hade visserligen kommit till stånd genom båda parters medverkan, men för frågan om var avtalet var ingånget, antog domstolen att man icke borde lägga avgörande vikt vid att det icke var slutligt ingånget, förrän leverantören avgivit sin accept i Oslo. Den rättshandling som förpliktade befälhavaren, företogs i Dunston, även om den icke var bindande för honom förrän den kommit leverantören tillhanda i Oslo.

Detta domslut fastställdes av Højesterett i ND 1928 s. 145 med annan motivering. Domstolen ansåg det överflödigt att ta ställning till frågan om var rättshandlingen var företagen, ävensom att behandla frågan hur det förhållit sig om endast fartyget befunnit sig utom hemorten, medan befälhavaren uppehållit sig på hemorten. Man konstaterade att både befälhavaren och fartyget befann sig utom hemorten, då avtalet blev ingånget. Detta förhållande måste enligt domstolen vara avgörande för ett bedömande av frågan, huruvida den ifrågavarande rättshandlingen omfattades av befälhavarens fullmakt enligt 48 § 1 st. jämfört med 2 st. Varken lagtexten eller motiven ansågs ge stöd för att fullmakten begränsades till avtal med personer på det ställe där fartyget befann sig, och enligt domstolen fanns det inget skäl att utesluta sådana fall, där befälhavaren kontraherade med leverantörer på fartygets hemort. Två av domstolens ledamöter tillfogade emellertid, att omfånget av befälhavarens fullmakt enligt 48 § 1 och 2 st. endast bestämdes av om fartyget befann sig på eller utom hemorten.

I ND 1931 s. 12 (NH) hade domstolarna att ta ställning till bl.a. huruvida sjöpanträtt tillkom en fordran med anledning av en leverans, som skett efter befälhavarens beställning under dennes personliga besök i fartygets hemort, medan fartyget befann sig på annan ort. Tønsberg sjörett fixerade frågeställningen sålunda; Kan en befälhavare på hemorten under fartygets

[22] Norska motiv s. 76. I tysk rätt är fullmakten beroende av om fartyget befinner sig på eller utom hemorten, §§ 526, 527 HGB.

frånvaro beställa varor till fartyget och kan sjöpanträtt uppkomma till säkerhet för borgenärens krav på betalning härför? Underrätten fann, med stöd av uttalanden av Knoph och avgöranden i dansk rättspraxis, att befälhavaren icke på grund av sin legala fullmakt kunde ingå sådana rättshandlingar, om han befann sig på hemorten. Trots den föreliggande motsättningen mellan 48 §:s första och andra stycke hävdade domstolen, att detta resultat överensstämde med den rättspolitiska bakgrunden till regeln. Domstolen underkände den yrkade sjöpanträtten. Højesterett fastställde slutet och anmärkte att regeln om befälhavarens fullmakt torde bygga på uppfattningen, att en dylik fullmakt var nödvändig, emedan redaren ofta icke var i tillfälle att själv bevaka sina intressen, då fartyget och befälhavaren befann sig utom hemorten. Något behov av en sådan fullmakt, fortsatte domstolen, förelåg icke då befälhavaren uppehöll sig på hemorten, oavsett om fartyget befann sig utom densamma. Det var naturligt att 48 § 2 st. förhindrade befälhavaren att företa rättshandlingar med bindande verkan för redaren i fartygets hemort och man fann inget skäl att sätta sig över ordalydelsen, enligt vilken det avgörande var platsen där befälhavaren företar rättshandlingen. Till stöd för denna uppfattning åberopade Højesterett uttalanden i de svenska motiven samt det svenska avgörandet i ND 1901 s. 479. En dansk dom i ND 1927 s. 155 (DH) och Højesteretts avgörande i ND 1928 s. 145 ansågs icke motsäga denna tolkning, eftersom det i dessa fall var fråga om en situation, där såväl befälhavaren som fartyget befann sig utom hemorten. Sjöpanträtten underkändes emellertid, eftersom omständigheterna i övrigt visade att avtalet ingåtts av redaren. Två dissidenter ville medge sjöpanträtt för kravet i enlighet med avgörandet i ND 1914 s. 484. De ansåg att, om stadgandet tolkades i överensstämmelse med majoritetens uppfattning, detta skulle medföra att man i regeln saknade uttryck för att befälhavaren hade legal fullmakt att förhyra besättning också när fartyget befann sig i hemorten, medan befälhavaren uppehöll sig annorstädes.

Uppfattningen enligt norsk praxis kan sålunda sammanfattas enligt följande. Om fartyget befinner sig utom hemorten och befälhavaren vid besök i hemorten ingår avtal om leveranser till fartyget, uppkommer ej någon sjöpanträtt (ND 1931 s. 12 (NH), jfr ND 1909 s. 449 (NH); se dock ND 1914 s. 484 (Kristiania)). Sjöpanträtt uppkommer ej heller om fartyget befinner sig på hemorten medan befälhavaren ingår avtal utom densamma (ND 1914 s. 484). Däremot kan det uppkomma sjöpanträtt, när fartyget och befälhavaren befinner sig utom hemorten och befälhavaren därifrån skriver, telegraferar eller telefonerar en order till en leverantör på hemorten på den grund att rättshandlingen anses företagen utom fartygets hemort (ND 1928 s. 145 (NH), jfr ND 1911 s. 177 (NH)).

I *dansk rättspraxis* har 48 § tillämpats på följande sätt.

I ND 1926 s. 441 (SøHa) — domen fastställd av Højesteret i ND 1927 s. 155 — hade befälhavaren på s/s Ontario medan detta låg i Kiel därifrån skriftligen beställt däcks- och maskinförnödenheter till fartyget hos en firma i Köpenhamn, som också var fartygets hemort. Domstolarna antog att befälhavaren haft fullmakt och att sjöpanträtt tillkom leverantörens fordran gentemot rederiet. Leverantören hävdade att man fick ta fasta på var fartyget befann sig och att 48 § 2 st. i detta fall icke var tillämpligt, eftersom befälhavaren icke befann sig på hemorten. Rederiet anförde däremot att andra stycket av stadgandet lade vikt vid var avtalet ingåtts och att detta skett i Köpenhamn, där rekvisitionen mottogs och accepterades av leverantören. Domstolarna ansåg att stadgandet i 48 § var oklart, men att första stycket angick det tillfälle då fartyget befann sig utom hemorten, medan andra stycket endast omfattade den situationen att fartyget befann sig på hemorten. Till stöd för denna tolkning åberopades motivuttalanden.[23]

I ND 1927 s. 31 (ØL) leverades olja till ett fartyg under dettas uppehåll i Svendsborg. Fartyget var hemmahörande i Thurö och avtalet om leverans hade ingåtts av befälhavaren medan fartyget befann sig i Svendsborg. Domstolen fastslog att sjöpanträtt uppkommit och grundade detta på att avtalet hade ingåtts utom fartygets hemort.[24]

Enligt dansk rättsuppfattning uppkommer sålunda sjöpanträtt till säkerhet för fordringar, som grundar sig på befälhavarens avtal med leverantörer i hemorten, medan fartyget befinner sig utom densamma (ND 1927 s. 155 (DH)). Denna uppfattning bygger på tanken att det avgörande är fartygets uppehållsort. En annan uppfattning har dock kommit till synes i ND 1927 s. 31 (ØL). I denna dom ansågs sjöpanträtt kunna uppkomma under förutsättning att fartyget befunnit sig utom hemorten och att avtalet kommit till stånd där.[25]

En sammanfattning av nordisk praxis ger vid handen, att man i rättstillämpningen varit benägen att lägga vikt vid platsen för avtalet.

[23] Se Danska motiv s. 30.

[24] Domen avkunnades i tiden efter Højesterets avgörande i ND 1927 s. 155. Det har hävdats, att det motsatta resultat vartill domstolen kommit är en följd av att man icke hade kännedom om detta tidigare avgörande, se Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 134 not 5 och Jantzen i ND 1927 s. VI f.

[25] Jfr Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 134 not 5 och Jantzen i ND 1927 s. VI f. Jantzen anmärker dessutom att man torde kunna dra den slutsatsen av domen, att rättshandlingen icke är bindande för redaren, om den företas på fartygets hemort, även om fartyget befinner sig utom densamma. Det är emellertid tveksamt om man har rätt att dra en sådan slutsats, alldenstund domstolen icke synes ha haft anledning att ta ställning till denna fråga.

Eftersom man i 48 § enligt dess dåvarande lydelse gjorde befälhavarens fullmakt beroende av att fartyget befann sig utom hemorten, har man i praxis måst taga hänsyn också till fartygets uppehållsort. Tendensen synes emellertid vara att icke låta detta faktum vara ensamt avgörande, utan att sammanhålla det med platsen för avtalet, för att därigenom vid tillämpningen uppnå en bättre harmoni med reglernas rättspolitiska bakgrund.

Det kan ifrågasättas huruvida denna praxis kan upprätthållas enligt gällande rätt, såvitt angår den situationen att befälhavaren slutit avtal utom hemorten, under det att fartyget har befunnit sig i hemorten. Hänsyn till tredje man och ordalydelsen i 267 § 5. talar för att i dessa fall medge uppkomsten av sjöpanträtt. Ett ytterligare stöd härför utgör det faktum, att befälhavaren enligt gällande rätt är behörig att företa rättshandlingar med bindande verkan för redaren även på fartygets hemort. Det finns alltså numera inget lagstadgande, som indicerar, att man måste ta hänsyn till fartygets uppehållsort.

b. *Doktrin*

Doktrinen präglas av samma meningsmotsättningar som tidigare återfunnits i rättspraxis. Enligt Klæstad angår 48 § 2 st. endast den situationen, då fartyget befinner sig på hemorten. Är fartyget utom hemorten, har sålunda enligt 48 § 1 st. befälhavaren fullmakt att ingå rättshandlingar med bindande verkan för redaren, även om han vid tillfället uppehållit sig på hemorten och avslutat affären där.[26]

Platou anser att 48 § gör befälhavarens fullmakt beroende av om denne befinner sig på fartygets hemort eller utanför densamma. I en not anmärkes emellertid, att det avgörande är om *fartyget* befinner sig på sin hemort. Om fartyget är utom hemorten, antas därför befälhavaren ha fullmakt att företa rättshandlingar, även om han själv befinner sig på hemorten.[27] Denna uppfattning omfattas också av Grundtvig.[28]

Knoph däremot hävdar, att befälhavaren icke har makt att binda redaren genom avtal på hemorten, även om fartyget är utanför den-

[26] Klæstad, Rederansvaret, s. 83 ff. som framför allt stöder sig på avgörandet i ND 1914 s. 484 (Kristiania) och på de danska motiven (s. 30).

[27] Platou s. 201 f., 202 not 1.

[28] Grundtvig II s. 36 not 1.

samma.[29] Detta gäller emellertid endast när befälhavaren uppehåller sig på fartygets hemort. Om både fartyg och befälhavare befinner sig utom hemorten och befälhavaren skriver, telegraferar eller telefonerar en köporder till leverantör på hemorten, anser Knoph, att denna situation icke omfattas av undantagsbestämmelsen i 48 § 2 st.[30]

Samma uppfattning har Jantzen givit uttryck för. Han menar att befälhavaren icke har fullmakt att rättshandla för redaren, när befälhavaren uppehåller sig på hemorten, även om fartyget befinner sig utom densamma. Enligt Jantzen måste man också lägga avgörande vikt vid var ifrågavarande avtal har ingåtts, så att redaren icke blir bunden, om avtalet ingåtts på hemorten, även om både befälhavaren och fartyget befunnit sig utom hemorten.[31] Han har emellertid ställt sig kritisk i frågan om lämpligheten av att låta behörigheten och därigenom uppkomsten av sjöpanträtt vara beroende av var någonstans ett avtal ingås, eftersom parterna ofta uppehåller sig på olika platser och det därvid kan uppstå stora svårigheter att placera avalet geografiskt.[32]

Beckman framhåller att befälhavaren icke kan ingå avtal på hemorten, även om fartyget befinner sig utom densamma. När fartyget befinner sig i hemorten, men befälhavaren ingår avtal utom densamma, har befälhavaren ej legal fullmakt att binda redaren. Om däremot befälhavaren avsänder en köporder till leverantör i fartygets hemort, medan både fartyg och befälhavare befinner sig utom denna, faller detta inom ramen för befälhavarens fullmakt och tredje man erhåller sjöpanträtt i fartyget.[33]

Rygh konstaterar att rättspraxis till följd av ordalydelsen i 48 § tidigare var osäker, men att det slutligen i ND 1931 s. 12 (NH) avgjorts, att frågan om sjöpanträtt uppkommit eller ej fick lösas med hänsyn tagen till platsen för avtalet.[34] Enligt gällande rätt anser sålunda Rygh

[29] Knoph s. 67. Jfr ND 1931 s. 12 (NH). Knoph anmärker (not 1) att den motsatta situationen, att fartyget är på hemorten men befälhavaren handlar utanför denna, är helt klar och att befälhavaren då enligt 48 § 1 st. ej har någon fullmakt, jfr NJA 1931 s. 76.

[30] Knoph s. 67 f. Denna uppfattning vinner enligt Knoph stöd av högsta domstolsavgöranden i Sverige, Norge och Danmark, NJA 1901 s. 250, ND 1928 s. 145 (NH), 1927 s. 155 (DH).

[31] Se Jantzen i ND 1914 s. XI ff., 1926 s. XVIII ff., 1927 s. VI f., 1928 s. XI ff., samt densamme, Rederansvar s. 45 f.

[32] Jantzen i ND 1927 s. VI noten och Rederansvar, s. 46 not 1.

[33] Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 133 f.

[34] Rygh s. 101 f.

att sjöpanträtt uppkommer, om fartyget under en resa anlöper hemorten, medan befälhavaren från en annan ort gör beställningar till resans fortsättande. Frågan om var avtalet är slutet kan också få betydelse i det fall, där befälhavaren och fartyget befinner sig utom hemorten, medan befälhavaren från en leverantör på hemorten beställer varor till resans fortsättande. Rygh ifrågasätter emellertid, huruvida avgörandet i ND 1928 s. 145 (NH) stämmer med avtalslagen, när man i detta fall antog, att platsen för avtalet var den, varifrån befälhavaren hade sänt sin rekvisition.[35]

Sindballe slutligen framhåller, att frågan huruvida ett avtal har ingåtts utom fartygets hemort enligt gällande rätt får avgöras med hänsyn till var befälhavaren uppehöll sig, utan avseende på var medkontrahenten befann sig.[36]

5. *Diskussion och tolkningsförslag*

Som tidigare framhållits, har man enligt gällande rätt anledning att uppehålla sig vid frågan var befälhavaren ingått sitt avtal. Även om denna fråga icke gjorts beroende av befälhavarens eller fartygets uppehållsort, kan det icke uteslutas att dessa moment kan få betydelse, när man skall avgöra var avtalet ingåtts.

I den följande diskussionen om vilken ort som är att anse som avtalsort, sker bedömningen utifrån att svensk lag är tillämplig och att en svensk domstol med tillämpning av svensk lag skall avgöra lokaliseringsfrågan. Det är sålunda här icke uppgiften att enligt internationellt-privaträttsliga regler avgöra frågan om tillämplig lag. Det gäller att fastställa avtalsorten, ty om denna är en annan än fartygets hemort, är ett av rekvisiten för uppkommande av sjöpanträtt uppfyllt. Underlåtenheten att i detta sammanhang behandla frågan om tillämplig lag, kan icke sägas medföra att det här diskuterade problemet görs till föremål för en ofullständig undersökning. Oavsett vilken lag som är tillämplig, kommer domstolen att konfronteras med det här omtalade problemet, när den skall upprätthålla konventionens regler. Unifieringstanken medför därvid, att de nationella reglerna icke kan tillåtas att få alltför fritt spelrum.

Frågan om vilken ort som är avtalsort är icke tveksam när båda parterna i ett avtal vid avtalets ingående befinner sig på samma plats.

[35] Rygh s. 102.

[36] Sindballe s. 466. Till stöd för denna uppfattning anförs ND 1927 s. 155 (DH).

Avtalsorten kan i dessa fall utan svårighet fixeras till den plats där parterna uppehåller sig. Den praktiska situation, vilken konventionsförfattarna haft i åtanke, är utan tvekan att befälhavaren med fartyget befinner sig utom hemorten och därvid sluter avtal med någon leverantör.[37] På grund av utvecklingen mot förbättrade kommunikationer har det emellertid blivit vanligare att parterna vid avtalets ingående icke befinner sig på samma plats. Befälhavaren telefonerar eller telegraferar sin rekvisition till leverantören på annan ort. Om såväl befälhavaren som leverantören härvid uppehåller sig utom hemorten, bjuder tillämpningen av 267 § 5. inga problem. Avtalet har klart ingåtts utom hemorten och man behöver icke bekymra sig om att fastställa vilken ort som är avtalsort. Problemet uppkommer först vid avtal inter absentes, när endera parten befinner sig i fartygets hemort. Man föreställer sig t.ex. att ett i Göteborg hemmahörande fartyg ligger i Stockholm och att befälhavaren därifrån gör en beställning hos en leverantör i Göteborg. Vilken är då avtalsorten i detta fall? Har det någon betydelse att fartyget befinner sig utom hemorten? Har det någon betydelse var befälhavaren uppehåller sig? Skall man tillmäta medkontrahentens uppehållsort relevans? Har det någon betydelse var leverans sker?

I den internationella privaträtten begagnar man sig av tekniken att uppställa en rad olika anknytningsfakta ävensom undersöka partsviljan för att med ledning härav fastställa avtalsstatutet.[38] Det gäller här att komma fram till vilken lag som i det särskilda fallet är tillämplig på rättsförhållandet, dess tillkomst såväl som dess rättsverkningar. Med hjälp av dessa anknytningsfakta väljer man då den lag, som för parterna kan anses som den mest naturliga. Sådana anknytningsfakta som gäldenärens domicil, betalningsorten, leveransorten m.m. kan då tillmätas stor betydelse för att fastställa denna fråga.

Frågan är nu om man kan använda samma metod för att fastställa avtalsorten med hänsyn till regeln i 267 § 5. Parallellen med den internationella privaträttens regler om framkonstruerande av ett obligationsstatut är icke given. Inom ramen för den sjörättsliga regeln är icke avsikten att söka finna någon för rättsförhållandet gemensam lag. Det väsentliga är att spåra avtalsorten, att geografiskt fastslå på vilken ort avtalet ingåtts. Denna ort, locus contractus, är endast ett bland många

[37] Se t.ex. Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 134.

[38] Se härom Karlgren, Internationell privat- och processrätt, och Nial, Internationell förmögenhetsrätt.

anknytningsfakta som användes i den internationella privaträtten. För att fastställa vilken denna ort är, kan det icke sägas vara naturligt att använda sig av sådana anknyningsfakta som gäldenärens domicil, betalningsorten eller leveransorten. Många gånger är dessa anknytningsfakta så jämställda, att det med denna metod är omöjligt att framhålla den ena av två tänkbara orter som avtalsort framför den andra. Härtill kommer att parterna säkerligen icke tänkt sig in i frågan om vilken ort som är avtalsort, emedan detta är av underordnad betydelse för deras mellanhavande. Att under sådana förhållanden tillmäta t.ex. befälhavarens uppehållsort avgörande betydelse för frågan om avtalsorten, synes innebära att man lägger alltför stor vikt vid en händelse, som för parterna framstår som mera slumpartad och till vilken de själva icke knyter uppkomsten av några rättsverkningar. Tilliten till kontraktsorten såsom anknytningsmoment är heller icke särskilt stor inom den internationella privaträtten, med hänsyn till de svårigheter, som ofta uppkommer att bestämma var ett avtal inter absentes skall anses ingånget.[39] I Kina och Japan är det platsen varifrån anbudet utgår, medan det i Siam är platsen där accepten mottas. I Sovjetunionen åter är det den plats, som enligt de materiella reglerna i anbudsgivarens land utgör kontraktsort.[40] Ett fastställande av avtalsorten med hänsyn till den internationella privaträtten bjuder sålunda synnerligen växlande resultat vilket med tanke på syftet med konventionens regler måste anses vara högst otillfredsställande.

Den nu diskuterade metoden synes sålunda kunna bli föremål för alltför allvarliga invändningar för att kunna accepteras. En annan möjlighet att lösa problemet med avtalets lokalisering vore att kräva att avtalet, för att anses ingånget utom fartygets hemort, måste ha avslutats av representanter för parterna eller av parterna själva såsom personligen närvarande på samma ort, eller i varje fall gjorde lokaliseringen beroende av att båda parter eller dess representanter vid avtalsslutet befunnit sig utom fartygets hemort. Ett dylikt krav uppställes i den internationella privaträtten när det är fråga om att avgöra domstols behörighet enligt 10 kap. 4 § RB.[41] Det stadgas där att den som icke har känt hemvist inom riket men här ingått förbindelse eller eljest ådragit

[39] Nial, sist a.a. s. 52, Karlgren, sist a.a. s. 104 f., Almén-Eklund, Om köp, s. 47, Söderqvist i SvJT 1925 s. 107 ff., Reuterskiöld s. 231 f.

[40] Lando, Kontraktstatuttet, s. 296.

[41] Jfr Dennemark s. 186 ff.

sig gäld, kan sökas där förbindelsen ingicks eller gälden uppkom. En förutsättning för svensk domstols behörighet är sålunda att den förbindelse målet gäller skall ha blivit av svaranden ingången här i riket, respektive att svaranden här ådragit sig den gäld varom i målet är fråga. Några svenska domstolsavgöranden, som angår just problemet om när en förbindelse skall anses ingången här i riket, ger uttryck för uppfattningen att frågan skall avgöras strängt efter ordalagen.[42] Lagberedningen har också uttalat, att regeln ej borde göras vidsträcktare än att omfatta "förbindelser, som blivit av utlänning här i riket ingångna, vare sig av honom personligen eller genom befullmäktigat ombud, samt i fråga om gäld, som han eljest under vistelse i riket ådragit sig".[43]

För att avtalet ur processuell synpunkt skall anses vara lokaliserat här i riket krävs sålunda, att parterna själva eller genom representanter slutit avtalet inom riket. Beträffande parternas representanter får uppmärksammas, att dessa måste äga behörighet att sluta avtal och icke endast att inleda underhandlingar med motparten. Den omständigheten att t.ex. representanten för ena parten förmedlat huvudmannens accept och därvid bekräftat att ett slutligt avtal träffats, synes icke vara att uppfatta som ett uppfyllande av detta krav. Det är vidare nödvändigt att parterna eller deras befullmäktigade ombud uppehållit sig i riket när förbindelsen slutgiltigt ingicks; det är med andra ord icke tillräckligt att de inledande förhandlingarna förts inom riket.[44]

Överfört på tillämpningen av det i 267 § 5. uppställda rekvisitet, att avtalet skall ha ingåtts av befälhavaren utom fartygets hemort, innebär denna metod för framkonstruerande av avtalsort en stark begränsning av sjöpanträtternas uppkomst. Detta kan i och för sig utgöra ett skäl för att anamma denna lösning. Härför talar också att man med den intagna ståndpunkten kommer ifrån den mycket svårlösta frågan var ett distansavtal skall anses ingånget.[45] Det kan emellertid för sjöpanträttens vidkommande ifrågasättas, huruvida man såsom förutsättning utan vidare kan acceptera ett krav på att båda parterna eller ombud för dem skall ha befunnit sig utom hemorten, för att ett avtal skall anses ingånget där. I 267 § 5. talas endast om att befälhavaren skall ha slutit avtalet utom hemorten. Regeln omnämner varken befälhavarens

[42] NJA 1925 s. 330, 1940 s. 354. Jfr Dennemark s. 188.

[43] K. Prop. 10/1891 s. 10.

[44] Se Dennemark s. 188 f.

[45] Jfr Dennemark s. 189, Almén-Eklund, Om köp, s. 47.

eller medkontrahentens vistelseort. Ett upprätthållande av det uppställda kravet skulle avskära sjöpanträttens uppkomst till säkerhet för fordringar, som grundade sig på befälhavarens avtal utom hemorten avslutade med en leverantör på fartygets hemort. Detta måste sägas överensstämma med den rättspolitiska bakgrunden till regeln. Det gällde ju att trygga fartygets ekonomi i utlandet, nämligen att tillskapa en säkerhetsrätt för de av befälhavarens medkontrahenter, som icke hade närmare kontakt med redaren själv eller på annat sätt kunde förväntas inta en negativ hållning, när det blev fråga om kreditgivning till fartyget. Allvarligare är däremot att den föreslagna metoden också avskär krav på sjöpanträtt från leverantörer utom hemorten, vilka slutit avtal med befälhavaren under dennes uppehåll i hemorten. Starka skäl talar för att alla leverantörer utom fartygets hemort skall inta samma ställning i förhållande till regeln i 267 § 5. Detta är nödvändigt för att sjöpanträtten skall fylla sin funktion såsom kreditmedel. Ett krav av angivet slag skulle, förutom att det avskar vissa medkontrahenter från möjligheten att ernå sjöpanträtt, medföra att det krävdes ännu större försiktighet från tredje mans sida, för att han skulle kunna vara säker på att uppnå sjöpanträtt. Detta skulle förringa sjöpanträttens värde som kreditmedel.

Övervägande skäl talar sålunda för att icke heller den senast diskuterade metoden kan accepteras. Kvar står då den metoden att låta frågan lösas med hjälp av avtalslagens regler. Då skall emellertid omedelbart fastslås, att avtalslagen icke uttryckligen reglerar frågan om *var* ett avtal skall anses vara ingånget. Det anger endast *när* ett bindande avtal skall anses ha kommit till stånd mellan parterna. Den anger vidare tidpunkten för anbudsbundenhet och acceptbundenhet. Avtalslagen utgår också ifrån den realiteten att avtal kan slutas såväl mellan närvarande som mellan frånvarande. I olika regler tas hänsyn till de olika situationerna och anges de närmare förutsättningarna för att ett avtal skall anses ha kommit till stånd.

Enligt huvudregeln i avtalslagen har ett avtal mellan frånvarande kommit till stånd först då en ren accept i rätt tid kommit anbudsgivaren tillhanda. Detta gäller avtal mellan parter som står i kontakt med varandra genom brev eller telegram. I dylika fall har sålunda avtal kommit till stånd först när accepten når anbudsgivaren. Detta sker på anbudsgivarens ort och med tillämpning av dessa regler skulle därför denna ort vara att anse som avtalsort. Om nu denna ort var fartygets hemort skulle sjöpanträtt enligt 267 § 5. icke uppkomma, medan det

omvända förhållandet skulle medföra att tredje man hade sjöpanträtt för sin fordran mot redaren.

Så enkelt är nu inte schemat i praktiken. Genom att parterna använder telefon, radio, television, telex, teleprinter m.m., rubbas omedelbart cirklarna för det nyss förda resonemanget. Om t.ex. en befälhavare, som med sitt fartyg befinner sig i Göteborg, per telefon tar kontakt med en bunkerleverantör i Köpenhamn för leverans av olja till fartyget, kan man uppställa frågan, var detta avtal skall anses vara ingånget. Är det i Göteborg, i Köpenhamn eller någonstans mittemellan? Det är tydligt, att det här uppkommer alldeles speciella svårigheter att fastställa på vilken plats avtalet geografiskt sett skall anses ingånget. Parterna är frånvarande, men ändå så närvarande att deras olika viljeförklaringar ögonblickligen kan övervägas av medkontrahenten. Avtal kan därför komma till stånd på samma sätt, som om parterna var personligen närvarande. Eftersom de emellertid i verkligheten befinner sig på olika platser, är det särskilt svårt att placera avtalet geografiskt. När parterna står i telefonförbindelse med varandra, kommer avtal till stånd så snart anbudet accepteras, dvs. i det ögonblick som anbudstagaren uttalar sin accept. Man kan då fråga sig, om det finns någon anledning att skilja mellan detta fall och det fall där parterna är personligen närvarande på samma plats. När parterna genom olika moderna kommunikationsmedel kan komma i kontakt med varandra på samma sätt som vid ett personligt sammanträffande, finns det goda skäl att behandla ett avtal mellan frånvarande, som tillkommer genom utnyttjande av dessa kommunikationsmedel, på samma sätt som avtal mellan närvarande.[46] Detta medför att man överhuvudtaget icke har någon hjälp av avtalslagen att fastställa platsen för avtalet.

Regelmässigt är befälhavarens avtal att hänföra till de i 8 § AvtL. reglerade s.k. beställningsfallen.[46a] Utmärkande för dessa är att det från beställarens sida icke krävs någon särskild accept. Vad beställaren väntar sig är i stället att mottagaren av beställningen handlar i enlighet med denna och levererar de beställda varorna på utsatt tid och plats (realaccept).[47] Ett avtal kommer i dylika fall till stånd då leverantören

[46] Se Vahlén s. 123 som anmärker, att telefonmeddelanden likställes med avtal inter praesentes enligt uttryckligt uttalande i motiven (Bet. 1914 s. 45). Se också Cheshire & Fifoot s. 39, 40, Anson s. 45, 46, 48, Atiyah s. 37, 38, Wortley s. 264 ff.; jfr Reuterskiöld s. 155.

[46a] Jfr Karlgren, Studier, s. 14.

[47] Almén-Eklund, Avtal, s. 35, Karlgren, Studier, s. 14; jfr Atiyah s. 38.

handlar i enlighet med beställarens viljeförklaring. Förberedande åtgärder anses emellertid icke ge uttryck för en rättsverkningsvilja, utan anbudstagaren blir bunden först genom varans avsändande.[48] Avtal har då kommit till stånd men frågan kvarstår vilken av avsändningsorten eller mottagningsorten, som skall anses utgöra avtalsort.

Man kan fråga sig, om det överhuvudtaget är möjligt att framkonstruera ett locus contractus utifrån avtalslagens regler om *när* avtal kommer till stånd. Enligt lagens regelschema är vardera parten bunden av den viljeförklaring, som han avger. Lagen förutsätter sålunda att bundenhet för parterna uppkommer stegvis. På grund härav blir parterna bundna vid olika tillfällen och man undkommer icke svårigheten att välja vems bundenhet, som skall vara den primära och bestämmande för avtalsorten. Det torde i realiteten röra sig om två avtalsorter och vilken av dem man skall välja torde vara omöjligt att avgöra.[49] Vardera parten är bunden av sin viljeförklaring och denna utgör det rättsfaktum, som är grundvalen för partens förpliktelser enligt avtalet.

Avtal i egentlig bemärkelse uppkommer dock först sedan ett anbud accepterats av motparten. Accepten måste därvid ha kommit anbudsgivaren tillhanda. Dessförinnan är visserligen, som nyss sagts, anbudsgivaren bunden av sitt anbud och anbudstagaren av sin accept, men den högre graden av bundenhet, nämligen avtalsbundenheten uppkommer först sedan avtalet blivit slutgiltigt. Det förhållandet att parterna är bundna av sina respektive viljeförklaringar, ger emellertid i allmänhet icke upphov till någon prestationsskyldighet.[50] Eftersom avtal icke uppkommer förrän accepten kommit anbudsgivaren tillhanda, skulle kanske orten där så sker vara utslagsgivande, då man geografiskt skall placera avtalet. Men varför då icke lika gärna den ort där acceptanten befinner sig? Det kan ej åberopas något särskilt stöd för att ge någon av de föreslagna orterna företräde framför den andra. Om man väljer den ort varifrån anbudstagaren avsänt sitt antagande svar, kan detta visa sig ge ett praktiskt otillfredsställande resultat; frågan om avtalets rättsverkningar blir då beroende av en så tillfällig omständighet som att bland en mängd av mellan parterna växlade skrivelser den, varige-

[48] Karlgren, Studier, s. 16, 75, 88. Karlgren (s. 16) anmärker att avtal här kommer till stånd tidigare än när parterna växlar brev eller telegram.

[49] Almén-Eklund, Om köp, s. 47, Lando, Kontraktstauttet, s. 295, 296.

[50] Jfr Karlgren, Studier, s. 153.

nom det slutliga antagandet kan anses ha skett, kommit att avsändas av just denna part.[51] Detta är en följd av att man i den interna rättssfären inom avtalslagen icke är betjänt av att fastslå var avtalet geografiskt sett hör hemma. Det enda som ur avtalslagens synpunkt intresserar i detta sammanhang och som löses inom ramen för denna lag är tidpunkten för uppkomsten av ett bindande avtal.[52]

Metoden att låta avtalslagens regler lösa frågan om avtalets belägenhet synes därför icke kunna accepteras. Även om man bestämmer sig för att låta platsen där överenskommelsen blev slutgiltig vara avtalsort, medför detta olika resultat vid en tillämpning av olika nationella regelkomplex. I England och Amerika skulle det vara den plats från vilken acceptanten avsänder det antagande svaret, medan såsom vi sett motsvarande plats enligt skandinavisk rätt skulle vara den plats, där antagande svar kommer anbudsgivaren tillhanda.[53] En tredje lösning skulle vara att välja den ort där accepten bringas till anbudsgivarens verkliga kännedom.[54]

6. *Sammanfattande omdöme*

Ingen av de prövade lösningarna har kunnat motstå de invändningar som riktats mot dem och det har sålunda varit nödvändigt att förkasta dem alla. Antingen har de alltför snävt begränsat uppkomsten av sjöpanträtt, eller har de åstadkommit ett tillstånd av rättsosäkerhet, vilket icke synes böra godtas med hänsyn till tredje man. Att detta emellertid är ett helt oacceptabelt resultat ligger i öppen dager.

I detta läge synes det vara naturligt att man tolkar stadgandet mot bakgrunden av de rättspolitiska motiven. Den tidigare framställningen

---

[51] Almén-Eklund, Om köp, s. 47.

[52] Schmidt, Tjänsteavtalet, s. 91 f. framhåller, att det i vissa fall ifråga om tjänsteavtalet är av betydelse *var* ett avtal ingåtts och att AD intagit den ståndpunkten, att avtal kommer till stånd på den ort, där acceptanten befinner sig.

[53] Lando, Kontraktstatuttet, s. 296 och densamme i Scandinavian Studies in Law 1964 s. 181, 182; jfr Reuterskiöld s. 165.

[54] Jfr Cheshire & Fifoot s. 41, 42, Anson s. 45 not 3. Här anmärkes, att tre olika lösningar är möjliga ifråga om var ett avtal skall anses vara ingånget, när man använt sig av posten. Den första är så snart accepten inlämnats på posten för befordran. Denna hyllas av engelsk rätt. Den andra är då accepten levereras till anbudsgivarens adress. Denna har anammats av tysk rätt och torde överensstämma med den svenska avtalslagens regler. Den tredje lösningen åter, förutsätter att anbudsgivaren tagit del av anbudet.

har givit vid handen, att dessa klart syftar till en begränsning av sjöpanträtten till förmån för leverantörer — eller andra, som ingått avtal med befälhavaren — vilka har sin verksamhet förlagd utom fartygets hemort. Detta för oss fram till att godkänna sjöpanträtt för alla leverantörer och liknande fordringsägare, som ej är verksamma på fartygets hemort och som således ej är att likställa med hemortsborgenärerna. Systemet synes tillfredsställande, med hänsyn till att här avsedda avtal normalt avslutas av befälhavaren, då denne med sitt fartyg befinner sig utom hemorten. Endast i sällsynta fall torde befälhavaren uppehålla sig skild från sitt fartyg när det blir aktuellt att beställa bunkers eller reparationer. Den valda tolkningen ger också ett gynnsamt resultat för tredje man, vilken bör kunna bedöma sin rättsställning redan vid avtalets ingående.

Kapitel VIII

FARTYGETS BEVARANDE ELLER RESANS FORTSÄTTANDE

1. *Inledande anmärkningar*

Uppkomsten av sjöpanträtt för befälhavareavtal utom hemorten förutsätter att det ingångna avtalet eller den vidtagna åtgärden är nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. 267 § 5. föreskriver sålunda att sjöpanträtt tillkommer fordringar som grundar sig på avtal eller åtgärder, som *kräves för fartygets bevarande eller resans fortsättande*. Befälhavaren är emellertid enligt 64 § behörig att företa rättshandlingar, som *avser fartygets bevarande eller resans utförande*. En sammanställning av de båda reglerna ger därför vid handen, att befälhavarens behörighet att ingå rättshandlingar med bindande verkan för redaren är mera vidsträckt än hans förmåga att belasta fartyget med sjöpanträtter. Medan behörigheten gjorts beroende av att rättshandlingen i det konkreta fallet avser i 64 § angivna ändamål, är det för uppkomsten av sjöpanträtt föreskrivet, att den företagna åtgärden skall ha varit nödvändig härför. En annan skillnad framgår av en jämförelse mellan uttrycken "resans utförande" och "resans fortsättande". Det sistnämnda uttrycket förutsätter att resan påbörjats och innebär därför en inskränkning i förhållande till befälhavarens legala fullmakt att företräda redaren. Dessa skiljaktigheter kommer att beröras närmare i några följande kapitel, där resebegreppet och rekvisitet "kräves" skall underkastas en noggrann analys (kap. IX och X).

De påtalade skiljaktigheterna mellan reglerna om befälhavarens fullmakt och sjöpanträtt för befälhavareavtal har emellertid betydelse för de frågor, som skall behandlas här, och det har därför befunnits lämpligt att redan i detta sammanhang beröra desamma. I detta kapitel skall nämligen undersökas, vad som avses med avtal eller annan åtgärd till

fartygets bevarande eller resans fortsättande, i syfte att klargöra, vilka av befälhavarens rättshandlingar som kan ge upphov till sjöpanträtt. En sådan undersökning kan emellertid icke väntas ge ett rättvisande resultat, utan att man därvid tar hänsyn till det i 267 § 5. uppställda kravet på att de företagna åtgärderna skall vara nödvändiga för de nämnda ändamålen. En befälhavares rättshandlingar, vilka i och för sig avser fartygets bevarande eller resans fortsättande, kan i enlighet härmed icke ge upphov till sjöpanträtt annat än om de tillika varit nödvändiga härför.

Vid ett försök att fastställa innebörden av de valda uttrycken, är det därför väsentligt att man tar hänsyn till nödvändighetsrekvisitet, eftersom i annat fall dessa, tagna ur sitt rätta sammanhang, kommer att erhålla ett helt annat innehåll, än som är avsett. Det är emellertid uppenbart att nödvändigheten av en åtgärd icke kan fastställas, utan att man beaktar alla föreliggande omständigheter i varje konkret fall. Dessa iakttagelser för med sig att framställningen får inriktas på att undersöka, vilka åtgärder som i och för sig omfattas av uttrycken, varefter de yttersta gränserna får fixeras helt allmänt under hänsynstagande till kravet på nödvändighet.

Uppgiften att tolka innebörden av de båda uttrycken "fartygets bevarande" och "resans fortsättande" är icke helt lätt. Det sammanhänger med att uttrycken till synes delvis täcker varandra och att det därför är tveksamt, huruvida man här har att göra med två av varandra oberoende grupper av rättshandlingar. En undersökning av vad som inrymmes i uttrycket "fartygets bevarande" ger sålunda upphov till följande frågeställningar.[1] Avses fartygets bevarande överhuvudtaget, eller innebär uttrycket ett bevarande endast för den konkreta resan? Om det senare är fallet, måste åtgärden vara nödvändig för resans fortsättande, eller kan sjöpanträtt uppkomma för en åtgärd till fartygets bevarande, utan att resan ännu anträtts? Avses bevarande under en enda resa eller intill dess fartyget återkommer till hemorten eller kanske under ännu mycket längre tid? Avses bevarande till samma standard, eller åsyftas den fulla standard, som motsvarar fartygsklassens fordringar?

Svaren på dessa och likande frågor kan icke utläsas endast med ledning av stadgandets ordalydelse. Man är då hänvisad till att med ledning av det syfte som ligger bakom den uppställda regeln tolkningsvis

[1] Se Övden i ND 1949 s. 453 ff.; Ameln s. 30 f.

söka fastslå dess innehåll. Innan vi ger oss i kast med uppgiften att fixera innebörden av uttrycken, är det därför lämpligt att i korthet beröra motsvarande regler i äldre rätt och redovisa den rättspolitiska bakgrunden till de nuvarande reglerna (2). Denna redogörelse får sedan bilda utgångspunkten för en närmare undersökning av vilka åtgärder, som inbegripes under uttrycken "fartygets bevarande" och "resans fortsättande" (3). En sammanfattande redogörelse för de vunna resultaten lämnas slutligen i det avslutande avsnittet (4).

2. *Stadgandets rättshistoriska och rättspolitiska bakgrund*

Det erinras om att befälhavaren enligt 41 § i 1864 års sjölag var berättigad att utom fartygets hemort företa rättshandlingar, som angick fartygets utrustning, underhåll och befraktning, samt eljest var nödiga för resans utförande.[1a] Redaren svarade icke personligen för dylika avtal utan endast med fartyg och frakt och enligt 275 § 3. uppkom sjöpanträtt i sådana fall. Man hade sålunda tillskapat full överensstämmelse mellan regeln om befälhavarens allmänna fullmakt och den om befälhavarens möjlighet att belasta fartyget med sjöpanträtt. Förutsättningarna för uppkomsten av sjöpanträtt bestämdes av gränserna för befälhavarens behörighet enligt 41 §.

Även i 1891 års sjölag förelåg full överensstämmelse mellan regeln om befälhavarens legala fullmakt och stadgandet om hans möjligheter att belasta fartyget med sjöpanträtt.[2] Liksom i 1864 års sjölag förekom icke någon inskränkning i befälhavarens makt att behäfta fartyget med sjöpanträtter i förhållande till hans behörighet att med bindande verkan för redaren företa rättshandlingar på dennes vägnar. Förutsättningarna för sjöpanträttens uppkomst var sålunda även här bestämda av gränserna för befälhavarens behörighet att med bindande verkan handla för redaren. Befälhavaren hade, såsom tidigare anmärkts, rätt att sluta förbindelser, vilka avsåg resans utförande. Det har också påpekats att denna bestämning av behörighetsgränsen torde få ses som en utvidg-

[1a] Se ovan Kap. III:2 s. 95 ff.

[2] Uttrycket "för fartygets behov" i 268 § 4. har därför icke innebörden av en ytterligare förutsättning för uppkomsten av sjöpanträtt; jfr Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 68 som framhåller att uttrycket tillkommit genom ett redaktionsfel.

ning av fullmakten i förhållande till motsvarande regel i 1864 års sjölag.[2a]

Detta samband mellan reglerna om ställningsfullmakt och sjöpant består även i nu gällande lag, även om fartygsbefälhavarens behörighet att företräda redaren numera är mer omfattande än hans förmåga att belasta fartyget med sjöpanträtter. Alltjämt är det nämligen en förutsättning för sjöpanträttens uppkomst att befälhavaren vid rättshandlingens företagande handlat på grund av sin legala fullmakt.

Sjöpantkonventionens huvudsyfte var att begränsa uppkomsten av antalet sjöpanträtter till förmån för realkrediten i fartyg. Ett alltför frikostigt beviljande av sjöpanträtter i fartyget skulle, resonerade man, försämra säkerheten för inteckningshavare och därför verka hämmande på bankers och andra kreditinrättningars vilja till utlåning. Med hänsyn till den tekniska, sociala och ekonomiska utvecklingen förelåg ett starkt motstånd mot att överhuvudtaget uppta någon sjöpanträtt för befälhavareavtal. Man menade nämligen att denna utveckling hade öppnat möjligheter för redaren att själv ta sig an fartygets intressen, när detta befann sig utom hemorten, samt att bankväsendets expansion bäddat för en bekvämare kreditgivning på främmande orter. Å andra sidan framhölls, att lagstiftningarna i de flesta länderna medgav sjöpanträtt för befälhavareavtal och att det alltjämt trots utvecklingen kunde uppkomma situationer, där befälhavaren var hänvisad att erbjuda fartyget som kreditunderlag. I det sistnämnda avseendet hade man tankarna framför allt på den mindre rederinäringen, vilken till följd av ett blygsamt ekonomiskt underlag kunde ha svårigheter, att på annat sätt erhålla krediter på främmande orter. Resultatet av konventionsarbetet formade sig till en kompromiss mellan dessa båda uppfattningar. Sjöpanträtten för befälhavareavtal bibehölls, men det uppställdes särskilda rekvisit för dess uppkomst på grund varav befälhavarens möjligheter att behäfta fartyget med sjöpanträtter kraftigt begränsades i förhållande till tidigare rätt.[3]

Konventionen ville sätta stopp för att fartyg med hjälp av sjöpanträtter utrustades för nya resor utom hemorten på bekostnad av den fasta fartygskrediten. Själva utrustandet och iståndsättandet av fartyget för en ny resa var åtgärder, vilka i högsta grad utgjorde rederiangelägenheter, och som sådana borde de därför icke uppmuntras och av-

[2a] Se ovan Kap. III:2 s. 97.

[3] Jfr t.ex. Wikander, nyss a.a. s. 68.

hjälpas med sjöpanträtter. I enlighet härmed valde man att inskränka regeln så att sjöpanträtten begränsades till sådana åtgärder av befälhavaren, som var nödvändiga för resans fortsättande.

Detta rekvisit förutsätter att en resa påbörjats och att det under densamma uppkommer ett behov, som det är nödvändigt att tillgodose, för att resan skall kunna fullföljas. Vi erinrar oss, att äldre rätt medgav sjöpanträtt för alla befälhavarens förbindelser, som avsåg resans utförande och att det under denna regel uppkom sjöpanträtt för utgifter till reparation av fartyget efter ett haveri, som medfört att den pågående resan måste avbrytas. Enligt denna regel var det sålunda tillräckligt, att den företagna reparationen kunde motiveras med att den var nödvändig för att fartyget skulle kunna utföra en ny resa. Det genom konventionen tillkomna rekvisitet "resans fortsättande" utesluter emellertid alla åtgärder som företas efter det att resan har avbrutits. En tillämpning efter ordalagen skulle alltså medföra, att en reparation efter ett haveri, som orsakat resans avbrytande, icke gav upphov till sjöpanträtt i fartyget, eftersom denna åtgärd icke kunde sägas vara nödvändig för resans fortsättande.

Det uppställda rekvisitet hade sålunda till följd att åtgärder som krävdes för att undsätta ett fartyg, som efter ett haveri strandsatts på någon plats utom hemorten, var utesluten från stadgandets tillämpningsområde. Även om nu konventionens huvudsyfte var att inskränka befälhavarens möjligheter att belasta fartyget med sjöpanträtter, stod det klart för konventionsförfattarna, att den genom rekvisitet "resans fortsättande" åstadkomna begränsningen skulle komma att få icke önskvärda konsekvenser. Ett av de starkaste skälen för ett bibehållande av sjöpanträtten för befälhavareavtal var just att regeln skulle förhindra att fartyget, i en situation som den härovan beskrivna, lämnades åt sitt öde på grund av att befälhavaren icke kunde skaffa kredit. Detta förhållande utgör bakgrunden till att man vid sidan av uttrycket "resans fortsättande" upptog orden "fartygets bevarande". Det sistnämnda uttrycket skulle sålunda motverka de icke önskade konsekvenserna av den alltför långt gående begränsningen till rekvisitet "resans fortsättande".

Orden "fartygets bevarande" introducerades första gången i det förslag till konventionstext, som år 1909 framlades av en arbetsgrupp inom den diplomatiska konferensen i Bryssel. I en rapport från gruppen till konferensen uttrycktes viss tvekan, om uttrycket hade erhållit ett tillräckligt preciserat innehåll. Det förklarades, att avsikten med den valda

ordalydelsen var att medgiva sjöpanträtt för vissa anskaffningar och reparationer som befälhavaren arrangerat när fartyget befann sig i ett sådant tillstånd att det icke kunde nå hemorten, även om i det konkreta fallet den pågående resan hade avbrutits.[4] Däremot var det ej meningen att låta sjöpanträtt uppkomma för utgifter för fartygets iståndsättande eller utrustning för ny resa efter det att fartyget legat stilla och overksamt i någon hamn under flera månader. Det var, framhöll man, omöjligt att närmare precisera innebörden och frågan måste anförtros rättstillämpningen, som hade att vaka över att regeln icke ledde till missbruk.[5]

Detta uttlande visar att man redan vid introduktionen hyste farhågor för att ordalydelsen i och för sig kunde ge uttrycket en annan innebörd än som var avsett. Man har häri ett stöd för att anlägga en strängt begränsad tolkning. Det framgår sålunda att uttrycket tillkommit för att utgöra ett komplement och en motpol till uttrycket "resans fortsättande", utan vilket det senare rekvisitet skulle medföra en större begränsning än som var önskvärd. Detta förhållande måste tillmätas betydelse vid en tolkning av uttryckets innebörd. Orden kan icke betraktas isolerade utan får sin betydelse, sin preciserade mening, genom sammanhanget och föreställningsramen i sin helhet.

Det har redan anmärkts att uttrycket "fartygets bevarande" upptogs i regeln om befälhavarens legala fullmakt i samband med 1936 års revision av sjölagen. Anledningen härtill var att lagstiftaren önskade skapa språklig överensstämmelse mellan denna regel och de nytillkomna reglerna om redarens ansvarsbegränsning och sjöpanträtt vid befälhavareavtal.[6] Man har däremot inget stöd för att denna revision syftade till att åstadkomma någon realitetsförändring. Tvärtom tyder vissa motivuttalanden på att revisionen av regeln var betingad av en önskan att i vissa avseenden inskränka fullmaktens omfång.[7] Utvecklingen hade, som tidigare nämnts, medfört ett ökat redareingripande och ett faktiskt underlättande för redaren att själv tillvarata fartygets intressen då det befann sig på resa, ett förhållande som haft till följd att befälhavarens inflytande i motsvarande mån de facto hade inskränkts. Att lagstiftaren haft dessa förhållanden i åtanke vid revisionen av 48 § (nuv. 64 §)

[4] Procès Verbaux 1909 s. 181.
[5] Procès Verbaux 1909 s. 181.
[6] Se SOU 1936:17 s. 46.
[7] Se SOU 1936:17 s. 46 f.

framgår av det faktum, att befälhavaren berövades sin behörighet att bortfrakta fartyget.[8]

Förekomsten av uttrycket "fartygets bevarande" i 64 § kan därför icke utgöra stöd för en utvidgad tolkning av befälhavarens behörighet i förhållande till de äldre reglerna.[9] Även här får uttrycket sin preciserade mening genom det sammanhang i vilket det förekommer. Sammanställt med uttrycket "resans utförande" och utan krav på att åtgärden skall ha varit nödvändig för ändamålet, kommer därför orden "fartygets bevarande" att här få ett vidlyftigare innehåll än motsvarande uttryck i sjöpanträttsstadgandet. Detta är en helt naturlig konsekvens av att man genom införandet av konventionens regler i sjölagen övergivit tanken på att fullmakt och sjöpanträtt skall följas åt.

Även om orden "fartygets bevarande" betyder detsamma vare sig de förekommer i 64 § eller i 267 § 5., kommer man sålunda att röra sig med två skilda tolkningsramar för ett fastställande av vilka åtgärder befälhavaren har behörighet att vidtaga, respektive vilka åtgärder som kan ge upphov till sjöpanträtt. Förekomsten av olika tolkningsramar kan emellertid icke sägas sabotera konventionens unifieringssyfte. Den nationella lagen har ej möjligheter att utvidga konventionens regler. Även om den förra ger en större tolkningsram när man skall bestämma vilka åtgärder som omfattas av uttrycket "fartygets bevarande", är man vid avgörandet av frågan om sjöpanträtt föreligger eller ej hänvisad till den tolkningsram, som konventionen erbjuder. 267 § 5. kommer i dylika fall att ensam ange gränsen för vilka åtgärder av befälhavaren, som omfattas av ordalydelsen.

3. *Tolkning av uttrycken "fartygets bevarande" och "resans fortsättande"*

a. *Ett eller två rekvisit?*

Den härovan lämnade redogörelsen lämnar tillräckligt stöd för att fastslå att regeln i 267 § 5. uppställer två av varandra oberoende grupper av åtgärder, vilka var för sig kan ge upphov till sjöpanträtt. Denna uppfattning vinner också stöd av att lagstiftaren använt bindeordet "eller", för att i språkligt avseende markera detta förhållande. Man har alltså

[8] Se SOU 1936:17 s. 46.

[9] Jfr Rygh s. 103, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 154. Sindballe s. 219 vid not 3 antar däremot att en utvidgning av behörigheten kommit till stånd.

att utgå ifrån att en åtgärd, som är nödvändig för fartygets bevarande, kan ge upphov till sjöpanträtt, trots att den ej samtidigt krävs för resans fortsättande. Stadgandet har också uppfattats på detta sätt i doktrinen och rättspraxis.[10]

Man måste alltså göra klart för sig vilka åtgärder, som är att hänföra till den ena eller andra gruppen, ty utan en sådan distinktion kan det många gånger icke avgöras huruvida sjöpanträtt uppkommit eller ej. Om resan avbrutits eller ännu ej påbörjats kan endast rekvisitet "fartygets bevarande" komma ifråga, och det är då väsentligt att undersöka, om den konkreta åtgärden kan uppfattas som en för detta behov nödvändig rättshandling. En rättshandling, som företas i någon mellanhamn under en pågående resa, kan emellertid i många fall sägas angå såväl fartygets bevarande som resans fortsättande och därför vara täckt av båda rekvisiten.[11] Det skall i detta sammanhang anmärkas att åtgärder, som språkligt sett är att hänföra till gruppen "fartygets bevarande", enligt äldre rätts regler räknades som åtgärder till resans utförande. Detta förhållande ger upphov till svårigheter att upprätthålla en klar distinktion mellan åtgärder, som i och för sig är att hänföra till respektive uttryck.[12] I allmänhet kan emellertid detta icke sägas medföra ett osäkerhetsmoment vid stadgandets tillämpning. En åtgärd, som icke blott avser fartygets bevarande utan som tillika är nödvändig (kräves) för resans fortsättande, kan många gånger dessutom anses nödvändig för fartygets bevarande.[13] Angelägenheten av att upprätthålla en klar distinktion bör dock föranleda att en dylik åtgärd hänförs till gruppen "fartygets bevarande". En nackdel med den påtalade sammanblandningen av rekvisiten föreligger med avseende på svårigheten att tolka avgöranden i rättspraxis. En dom, som fastslår att en företagen

[10] Rygh s. 103, Jantzen, Rederansvar, s. 50, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 154, Sindballe s. 219, 466, Lund i ND 1949 s. 391 f., Övden i ND 1949 s. 453 ff., Ameln s. 30 ff., Bernhardt s. 52 f., ND 1937 s. 153 (Bergen), 1961 s. 300 (NH). Jfr Chauveau s. 135 och Delarue, s. 80, 90 för fransk rätt, Smeesters-Winkelmolen I s. 68 f. för belgisk rätt. Se beträffande uppfattningen i tysk rätt ifråga om motsvarande uttryck i § 527 HGB, Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 202, Schaps-Abraham II § 527 Anm. 7, Schlegelberger-Liesecke § 527 Anm. 2.

[11] Jfr Delarue s. 90, Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 202, Schlegelberger-Liesecke § 527 Anm. 2, Schaps-Abraham II § 527 Anm. 7, § 528 Anm. 2.

[12] Se ND 1948 s. 540 (SøHa), 1951 s. 136 (NH), 1953 s. 662 (Sthlm RR).

[13] Se Delarue s. 90.

åtgärd varit nödvändig för fartygets bevarande, kan icke antas ge särskilt starka hållpunkter för att åtgärden verkligen är att hänföra till denna grupp, när det av omständigheterna i det konkreta fallet framgår, att åtgärden företagits under resa och därför lika väl kunde ha ansetts nödvändig för resans fortsättande.[14] Den osäkerhet som härvid ger sig till känna förringar avgörandenas prejudikatsvärde och bidrar till svårigheterna att åstadkomma klara skiljelinjer mellan de båda grupperna.

b. *Fartygets bevarande*

Vi övergår så till att söka konkret ange vilka åtgärder, som kan hänföras under uttrycket "fartygets bevarande". Rent språkligt täcker ordalydelsen alla reparationer och åtgärder i övrigt som måste företas efter ett haveri för att åter göra fartyget brukbart som fartyg. Hit hör t.ex. avtal om bärgning av fartyget, men eftersom bärgare har sjöpanträtt för sin fordran på bärgarlön enligt 267 § 3. och därmed bättre prioritet än sjöpantberättigade borgenärer under 267 § 5., blir dylika krav ej aktuella under detta uttryck.[15] Däremot räknas hit alla åtgärder som syftar till att assistera fartyg och som ej är att anse som bärgning, såsom bogsering av ett havererat fartyg till verkstad, avtal om dykarundersökning och dockning av fartyget, reparation av skrovskador, roder- och maskinhaverier och skador på andra inrättningar av vital betydelse.[16] Under förutsättning att dylika åtgärder är nödvändiga att företa, föreligger sjöpanträtt. En viss tvekan kan uppkomma beträffande befälhavarens avtal om reparationer, som måste utföras för att sätta fartyget i samma skick som före haveriet, men som inte kan sägas vara nödvändiga för att fartyget skall funktionera som sådant. Befälhavaren är nämligen enligt sjölagen skyldig att tillse att fartyget är sjövärdigt.[17] Starka rättstekniska skäl talar för att tillerkänna sjöpanträtt också i dessa tillfällen. Det torde ej heller vara ekonomiskt försvarsbart att i en nödsituation endast tillåta en begränsad reparation. Har det konstate-

[14] Se t.ex. ND 1951 s. 136 (NH) där sjöpanträtt tillerkändes utgifter för skrapning, rengöring och målning av fartygsbotten samt docksättning under pågående resa, enär utgifterna ansågs nödvändiga för fartygets bevarande.

[15] Se 269 § 2 st.

[16] ND 1906 s. 219 (Trondhjem), 1909 s. 62 (Kristiania), 1917 s. 340 (Kristiania), 1935 s. 81 (Bergen), 1936 s. 257 (Bergen), 1937 s. 153 (Bergen), 1950 s. 384 (Bergen), 1951 s. 136 (NH), 1953 s. 662 (Sthlm RR), 1961 s. 300 (NH).

[17] Se 5a och 58 §§ SjöL.

rats att reparation måste företas, är rekvisitet uppfyllt och reparationen får verkställas fullt ut. När det i förarbetena i detta sammanhang talas om att fartyget icke kan nå sin hemort, avses därmed icke att låta sjöpanträttens uppkomst vara beroende av att fartyget efter fullgjord reparation återvänder till hemorten.[18] Uttalandet torde vara att uppfatta som ett exempel på en situation där reparation är nödvändig. Det kan inte heller vara meningen att tvinga hem fartyget efter ett haveri, för att låta det undergå reparationer i hemorten. Många gånger saknas möjligheter att få reparationen utförd i fartygets hemort och dessutom torde det ofta vara mera ekonomiskt lönande för redaren, att låta fartyget undergå reparation i någon främmande hamn.[19]

Samma hänsyn, som talar för att tillåta uppkomsten av sjöpanträtt för alla de reparationer och åtgärder, vilka erfordras för att återställa fartygets sjövärdighet i teknisk bemärkelse efter ett haveri, gör sig gällande med avseende på utgifter för reparation av skador på de av fartygets inrättningar, som är nödvändiga för att fartyget skall kunna användas till gods- eller passagerarbefordran, fiske eller annan specialuppgift, men som icke är erforderliga för att fartyget skall bevaras som sådant. Här avses t.ex. vinschar, lasttankar, frysmaskineri, särskild utrustning för passagerares bekvämlighet, fiskenät m.m. Det kan icke med fog antas att regeln syftar till att göra åtskillnad mellan reparationer av skrov och maskin och reparationer av sådan utrustning, som är nödvändig för att fartyget skall kunna användas för avsett ändamål.[20] Ett fartyg, som endast iståndsättes så att det kan ta sig fram på vattnet, tillgodoser ingalunda de inblandade ekonomiska intressena. Det har också tidigare anmärkts att konventionens syfte är att sörja för att de olika ekonomiska intressena icke blir lidande på grund av oförmodade händelser under fartygets resa i förening med redarens bräckliga ekonomi. Ur rättsteknisk synvinkel är det föga önskvärt, att man gör skillnad mellan reparationer av skrov och här avsedd utrustning. Antingen skall en fordran, som uppkommit på grund av utförd reparation, vara utrustad med sjöpanträtt i sin helhet eller också icke alls. En upp-

[18] Se Procès Verbaux 1909 s. 181, Smeesters-Winkelmolen I s. 68.

[19] Jfr Delarue s. 80. I ND 1953 s. 14 (ØL) underkändes däremot sjöpanträtt med motiveringen att det ej var nödvändigt att utföra reparationer utom hemorten.

[20] Se ND 1950 s. 384 (Bergen), 1951 s. 136 (NH), 1961 s. 300 (NH). Jfr Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 154, Ameln s. 30 f., Bernhardt s. 52 f., Schlegelberger-Liesecke § 527 Anm. 2, Schaps-Abraham II § 527 Anm. 7.

delning av de olika intressena är varken praktiskt eller teoretiskt tänkbar.

Förutom omkostnader till följd av haverireparationer måste till uttrycket "fartygets bevarande" hänföras de utgifter, vilka äger samband med fartygets uppehåll för genomförandet av reparation.[21] Här avses utgifter, som är direkt föranledda av fartygets stillaliggande i hamn, såsom omkostnader för telefon, telegram, porto, proviant och annan rekvisita, vatten, elektricitet, vaktmän, lots, bogsering, med andra ord alla utgifter för de materiella behov, som är en följd av reparationen och som är nödvändiga för att befrämja denna under fartygets uppehåll i hamn. Sådana utgifter kan visserligen icke sägas vara en direkt följd av haveriet men står i sådant samband med reparationen att det ej synes skäligt att upprätthålla någon skillnad. Däremot omfattar uttrycket icke utgifter för inköp av t.ex. bunkers och proviant, som är avsedda att användas under den förestående resan efter fullgjord reparation. Sådana utgifter är att anse som omkostnader för fartygets drift och ej för dess bevarande. Även om det i ett konkret fall kan konstateras, att exempelvis en leverans av bunkerolja har medfört att fartyget kunnat fortsätta sin resa, kan det icke sägas att fartyget utan denna leverans skulle ha försämrats eller ha förlorat sin egenskap av fartyg. Fartyget förblir vad det är, oavsett om förråden är tomma på förnödenheter. En bunkring kan därför icke sägas angå fartygets bevarande, utan är att betrakta som en åtgärd, vilken äger samband med fartygets drift. Den kan varken sägas bevara eller förbättra fartyget i borgenärernas intresse och den kommer till och med att försvinna på grund av förbrukning under fartygets drift.[22]

Det hittills sagda ger ledning för en avgränsning i förhållande till åtgärder, som icke kan hänföras till uttrycket "fartygets bevarande". Alla åtgärder, som efter ett haveri syftar till att försätta fartyget i samma skick som före haveriet, erkänns som nödvändiga för fartygets bevarande. Med haveri avses då icke endast skador till följd av sammanstötning, grundstötning eller andra yttre orsaker. I detta sammanhang föreligger haveri också när det uppkommer skada på fartyg på grund av slitage, ålder, dolda fel eller läckor. Också åtgärder, som företas för att

[21] Se Procès Verbaux 1909 s. 181, samt i fransk rätt 1954 DMF 623 (Cour d'Appel de Rabat); jfr däremot ND 1936 s. 349 (Bergen), 1950 s. 605 (Oslo), UfR 1926 s. 108 (ØL) där sjöpanträtt underkänts för dylika utgifter.

[22] Jfr 1954 DMF 623 (Cour d'Appel de Rabat).

avvärja en hotande fara, blir med denna bestämning att hänföra till rättshandlingar, som är nödvändiga för fartygets bevarande. Här avses t.ex. befälhavarens beställning av extra förtöjningar för att säkra fartyget inför ett varslat oväder eller hans rekvisition av bogserhjälp för att förflytta fartyget till ett mindre utsatt ställe.

Genom denna avgränsning utesluts nyanskaffningar till fartyget samt förbättringar och ombyggnader som icke kan sägas vara reparation av haveriskador.[23] Dylika åtgärder kan visserligen vara nyttiga och ändamålsenliga ur ekonomisk synpunkt, men de representerar en förbättring och icke ett bevarande av fartyget i dess ursprungliga skick. Uteslutna är också anskaffningar av rekvisita och utrustning till däck, maskin och kabyss såsom kartor, navigationsinstrument, flaggor, livbälten och annan räddningsutrustning, porslin, bestick, kuddar, filtar, verktyg, proviant, bunkers m.m.[24] Allt detta är nödvändigt för fartygets drift men icke för dess bevarande, eftersom det inte krävs exempelvis för ett fartyg som skall läggas upp. Det sagda gäller alla nyanskaffningar till ett fartyg som skall utrustas och troligen också anskaffningar för att ersätta utrustning som gått förlorad vid förlisning.

De reparationer som omfattas av uttrycket måste vidare vara en direkt följd av haveriet. Det är vanligt att ett fartyg efter haveri underkastas besiktning av fartygskontrollen eller någon klassificeringsanstalt. Denna besiktning kan medföra att redaren åläggs att också låta utföra reparationer av skador, som icke står i kausalförhållande till själva haveriet. Omkostnader för sådana reparationer kan ej mer än andra underhållskostnader hänföras till åtgärder, som är nödvändiga för fartygets bevarande.[25] De utgör i stället åtgärder för allmänt underhåll av fartyget, underhåll som redaren finner lämpligt att utföra samtidigt med

[23] Se ND 1937 s. 153 (Bergen); jfr dock NJA 1939 A 15 (ND 1939 s. 38) där beställning av vatteninsprutning för motorn för att öka motorns styrka och motverka varmgång medförde sjöpanträtt. Jfr Griffin i H.L.R. 1923 s. 26 beträffande amerikansk rätt.

[24] Se dock ND 1956 s. 358 (DH) där utgifter för ankare och ankarkätting ansågs nödvändiga för fartygets bevarande. Det skall dock tilläggas att flera av de såsom exempel i texten angivna artiklarna kan bli nödvändiga för fartygets bevarande eller resans fortsättande, nämligen i de fall där myndigheterna på orten ställer andra krav, än de som gäller i hemorten.

[25] ND 1905 s. 453 (NH), 1937 s. 153 (Bergen), s. 164 (Oslo), 1953 s. 14 (ØL), NRt 1928 s. 17 (NH), UfR 1929 s. 424 (VL), 1959 s. 678 (SøHa). Jfr Rygh s. 98 f., 103, Lund i ND 1949 s. 391 f., Sindballe s. 466, Ameln s. 31, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 154.

de haverireparationer, vilka föranlett fartygets uppehåll vid verkstad. Omkostnader för vanligt underhåll kan sålunda icke hänföras till fartygets bevarande.[26] Det kan visserligen sägas att också underhåll krävs för fartygets bevarande, ty om underhållet försummas tillräckligt länge, kommer fartyget att bli obrukbart och slutligen gå under rent fysiskt. Såsom skäl för att utesluta allmänna underhållskostnader från sjöpanträtt kan emellertid anföras den omständigheten att dessa utgifter normalt ej är av så pressande natur som andra utgifter för fartygets bevarande. Rekvisitet "kräves" i 267 § 5. torde utgöra ett stöd för denna uppfattning. Detta ger en antydning om att endast åtgärder, som behöver vidtagas omedelbart, täckes av regeln. Haveriskador måste repareras när det inträffar ett haveri, medan underhållsarbeten icke är tidsbestämda på samma sätt, utan kan uppskjutas tills dess det är möjligt att finansiera dem på normalt sätt. Det kan icke ha varit avsikten att tillåta en finansiering av dylika omkostnader med hjälp av den extraordinära kredit som sjöpanträtten innebär. Det måste emellertid i detta sammanhang påpekas att underhållsreparationer, till följd av den delvis oskarpa gränsen mellan åtgärder till fartygets bevarande och åtgärder till resans fortsättande, i förekommande fall kan komma att anses nödvändiga för resans fortsättande.[27]

Efter detta försök att åstadkomma en avgränsning av begreppet "fartygets bevarande" finns det anledning att närmare undersöka, under vilka omständigheter de av befälhavaren vidtagna åtgärderna till fartygets bevarande kan ge upphov till sjöpanträtt. Det har tidigare anmärkts, att uttrycket infördes för att tjäna som en motpol till rekvisitet "resans fortsättande" och för att motverka den alltför begränsade räckvidd, som regeln skulle få, om endast detta senare rekvisit förekom. Enligt uttalande i konventionens förarbeten hade man framför allt tankarna på den situationen, där fartygets resa måste avbrytas på grund av ett haveri.[28] Reparationer och åtgärder till fartygets bevarande kan emellertid komma att bli nödvändiga även vid andra tillfällen, utan att resan behöver avbrytas, såsom exempelvis i mellanhamn under pågående resa eller efter resans slut i destinationshamnen. Frågan är nu,

[26] Se Procès Verbaux 1909 s. 180, Smeesters-Winkelmolen I s. 68, ND 1949 s. 509 (Oslo), 1950 s. 605 (Oslo); jfr ND 1936 s. 349 (Bergen). Annan mening Rygh s. 103, Delarue s. 80, ND 1951 s. 136 (NH).

[27] Se ND 1951 s. 136 (NH).

[28] Procès Verbaux 1909 s. 181, Smeesters-Winkelmolen I s. 68.

om avsikten varit att utesluta de senast nämnda tillfällena från regelns tillämpning och begränsa dennas verkan till det i förarbetena omnämnda tillfället. Det kan icke sägas att ordalydelsen lämnar stöd för en så begränsad tillämpning. Rättstekniska skäl synes också tala för att låta de nämnda situationerna omfattas av regeln. Även i dessa fall föreligger ett samlat intresse av att underlätta kreditgivningen för att möjliggöra reparationer och därmed sätta fartyget i stånd att fortsätta sin resa eller påbörja en ny resa. Syftet kan sägas vara att åstadkomma ett kontinuerligt utnyttjande av fartyget för det ändamål vartill det är avsett.[29] I rättstillämpningen har man därför erkänt uppkomsten av sjöpanträtt för utgifter med anledning av reparationer som utförts i mellanhamn eller destinationshamn/avgångshamn.[30] Klart utanför regeln faller däremot ett fullständigt utrustande av fartyg som under någon längre tid varit upplagt.

c. *Resans fortsättande*

Uppgiften att fastställa vilka åtgärder som inrymmes inom uttrycket resans fortsättande är betydligt lättare. Här avses inköp av proviant, bunkers och rekvisita, bogsering till och från kaj, avtal med mäklare att tillvarata fartygets intressen, antagande av lots, anställande av lastnings- och lossningsmanskap, befälhavarens upplåning av medel för att betala hyror eller bestrida andra utgifter som är nödvändiga etc.[31] Den sammanhållande faktorn för vilka åtgärder, som skall hänföras till gruppen, utgörs av den konkreta resan. Såväl arten av gjorda beställningar och andra avtal som kvantiteten eller omfånget av desamma bestämmes av vad som är nödvändigt med hänsyn tagen till den konkreta resan. Också ändamålet med fartygets drift är bestämmande för arten av åtgärder för resans fortsättande.[32] Beställningar av garn och fiskredskap till fiskefartyg och trossar, kablar och krokar till ett bogserfartyg är sålunda att hänföra hit. Ofta rör det sig om leveranser av vanliga förbrukningsartiklar, men sjöpanträtt kan också uppkomma för utgifter för inköp av varor, som har ett mer varaktigt värde.[33]

Uttrycket omfattar sålunda nödvändiga utgifter till fartygets drift.

[29] Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 154.

[30] ND 1951 s. 136 (NH), 1953 s. 662 (Sthlm RR), 1961 s. 300 (NH).

[31] Se Lund i ND 1949 s. 394 f., Ameln s. 31 ff.

[32] Se ND 1907 s. 142 (NH).

[33] Se ND 1950 s. 85 (Bergen).

Detta ger ett stort spelrum och var gränsen går får avgöras särskilt i varje konkret tillfälle. Man får också räkna med att uttrycket anpassas efter moderna förhållanden och därför gradvis erhåller en vidsträcktare innebörd. Beställningar av lyxvaror har vid några tillfällen underkänts såsom inköp till resans fortsättande. Sålunda har i ett fall inköp av 12 flaskor konjak och 19 flaskor likör för resan icke ansetts ge upphov till sjöpanträtt, med motiveringen att dessa varor icke krävdes för resans fortsättande.[34] Med samma motivering underkändes sjöpanträtt för utgifter för inköp av öl, sprit, cigaretter, spelkort och brilliantine.[35] I ett senare fall har emellertid inköp av cigaretter till fartygets marketenteri ansetts vara nödvändiga för resans fortsättande.[36]

Den egentliga begränsningen ligger i ordalydelsen, nämligen att åtgärden skall ha varit nödvändig för fortsättandet av resan. Detta uttryck förutsätter att resan har påbörjats, men att den av en eller annan anledning måste avbrytas och att befälhavaren därvid måste vidtaga åtgärder för att kunna fullfölja resan. Det är emellertid att märka, att sjöpanträtt uppkommer för inköp av proviant och utrustning till fartyget, även om fartygets förråd härav vid resans början varit otillräckliga.

4. *Sammanfattning*

Undersökningen har påvisat de svårigheter som föreligger att åstadkomma skarpa gränser mellan rekvisiten "fartygets bevarande" och "resans fortsättande". Det är dock nödvändigt att en distinktion görs med hänsyn till att rekvisitet "fartygets bevarande" har ett tillämpningsområde som sträcker sig längre än resans fortsättande. Det förstnämnda uttrycket avser bevarande av fartyget och dess inrättningar överhuvudtaget och icke endast för resan. Det inbegriper sålunda såväl åtgärder för att förekomma fartygets försämring och undergång som åtgärder vilka möjliggör fartygets användande för avsett ändamål. En åtgärd till fartygets bevarande behöver icke nödvändigtvis vara förbunden med resans fortsättande. Även om resan avbrytes, kan det sålunda uppkomma sjöpanträtt för åtgärder, som är nödvändiga för fartygets bevarande. Rekvisitet resans fortsättande har icke heller betydelse såsom gräns för omfattningen av åtgärder för fartygets bevarande. Sjöpanträtt uppkommer för hela den reparation som företas för att sätta fartyget i samma

[34] ND 1949 s. 413 (Oslo).
[35] ND 1939 s. 62 (SøHa).
[36] ND 1950 s. 85 (Bergen).

skick som före ett haveri och detta gäller även om fartyget i det enskilda fallet hade kunnat fortsätta resan efter en provisorisk reparation.

En begränsning ligger i kravet på att åtgärden skall ha varit nödvändig. I detta avseende skall det också ha varit nödvändigt att företa den vidtagna åtgärden omedelbart. Åtgärder som kunnat uppskjutas till senare tillfälle, såsom i allmänhet är fallet med vanliga underhållsarbeten, medför därför icke uppkomsten av sjöpanträtt. Tillämpningen av rekvisitet begränsas också till att avse fartygets bevarande för ett kontinuerligt ekonomiskt utnyttjande av detsamma. Detta utesluter åtgärder som vidtages för att ånyo utrusta ett fartyg som legat upplagt. Uttrycket "fartygets bevarande" kan därför sägas omfatta alla reparationer och åtgärder som efter ett haveri är nödvändiga för att försätta fartyget i samma skick som före haveriet. Därmed utsäges också att rekvisitet icke avser att inbegripa åtgärder till ett allmänt utrustande av fartyg för nya resor.

De åtgärder som befälhavaren under resa företar för att tillgodose uppkommande behov för fartygets drift kommer i allmänhet att täckas av rekvisitet "resans fortsättande". Det är emellertid icke möjligt att ange några precisa gränser för de åtgärder som omfattas av uttrycket. Ett fastställande av de närmare gränserna har överlåtits på rättstillämpningen och man torde ej kunna räkna med att varje dömande instans har samma uppfattning beträffande uttryckets innebörd. Variationer i uppfattningen uppkommer lätt med hänsyn till att fartygen är olika, att resorna har skilda ändamål och att sedvänjorna växlar. Den avgörande begränsningen ligger i kravet på att den företagna åtgärden skall ha varit *nödvändig* för resans fortsättande. Detta för oss över på den svårbedömda frågan, om vad som avses med *resa*, och denna fråga upptas till behandling i det följande kapitlet.

Kapitel IX

RESEBERGREPPET

1. *Inledande anmärkningar*

Alltsedan det i 1926 års konvention uppställda rekvisitet "resans fortsättande" upptogs i den nationella lagstiftningen, har resebegreppet kommit att ställas i förgrunden, på ett sätt som avviker från vad som var fallet i tidigare lagstiftning. Det stadgande, som i 1891 års sjölag i dess ursprungliga lydelse motsvarade den nu gällande 267 § 5., nämligen 268 § 4., innehöll icke i sig själv någon bestämmelse att de fordringar, som grundade sig på befälhavarens avtal och som gjorde anspråk på att vara sjöpantberättigade i fartyget, måste avse eller vara nödvändiga för någon särskild resa. Detta förhållande medförde emellertid icke att resebegreppet enligt detta rättstillstånd saknade betydelse för frågan om uppkomsten av sjöpanträtt. På grund av det funktionella sambandet mellan stadgandet i 268 § 4. och de regler, som hade avseende på befälhavarens legala fullmakt (48 och 49 §§), stod det klart att fordringsägarens yrkande om sjöpanträtt var beroende av att den av befälhavaren företagna rättshandlingen avsåg den konkreta resans utförande.[1] Fartygets resa kom på grund härav att utgöra en yttersta gräns för befälhavarens möjlighet att med sina avtal tillskapa sjöpanträtt i fartyget. När det mot denna bakgrund ändå hävdas att resebegreppet har större betydelse enligt den nu gällande regeln, sammanhänger detta med att 267 § 5. innehåller den ytterligare kvalifikationen att befälhavarens rättshandling för att ge upphov till sjöpanträtt skall vara nödvändig för resans fortsättande.

Medan man vid tillämpningen av 268 § 4. hade föga anledning att företa någon närmare undersökning av resebegreppet, eftersom ju sjöpanträtt uppkom för alla befälhavarens åtgärder som hade avseende på

[1] Se Motiv 1887 s. 186 ff.

en resa och det icke förelåg några svårigheter att fastställa när en resa skulle utföras, har innebörden av detta begrepp enligt 267 § 5. avgörande betydelse i två avseenden. För det första uppkommer ingen sjöpanträtt om befälhavaren ingår avtal eller företar någon åtgärd före resans början. För det andra kommer resans slutpunkt och därmed dess varaktighet att vara avgörande för frågan, huruvida en vidtagen åtgärd är nödvändig (kräves) såväl ifråga om art som beträffande omfattning för resans fortsättande, dvs. för fullbordandet av resan.[2]

Ordet "resa" förekommer också i andra stadganden, som har avseende på sjöpanträtt överhuvudtaget. I 268 § första stycket anges att sjöpanträtt omfattar redarens fordran på ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit på fartyget *efter resans början* och icke blivit avhjälpta och i andra stycket, som kanske har större betydelse, stadgas att sjöpanträtt i frakt skall omfatta bruttofrakten och passageraravgifter *för den resa* under vilken fordringen uppkom. I 269 § andra och tredje styckena åter är resebegreppet i flera avseenden bestämmande för sjöpanträtternas prioritet sinsemellan.[3]

Härutöver förekommer ordet resa på många andra ställen såväl i sjölagen som i annan sjörättslig lagstiftning.[4] En närmare undersökning av de olika reglerna vari uttrycket ingår, visar omedelbart det icke helt överraskande resultatet, att ordet icke kan ges samma betydelse i alla dessa skilda sammanhang.[5] Detta har också förutsetts av lagstiftaren, som emellertid förmenat "att den använda termens riktiga betydelse i varje särskilt fall med erforderlig tydlighet framgår av sammanhanget".[6] I samband med 1936 års revision av sjölagen anmärktes, att ordet resa

---

[2] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Rygh s. 59 ff., 102 ff., Beckman i FJFT 1938 s. 380, 382 ff., densamme, Handbok, s. 237, Köhler i FJFT 1938 s. 385, 387, Lund i ND 1949 s. 392 f., Övden i ND 1949 s. 453 ff., Dybwad i ND 1949 s. V ff., Ameln s. 13, 31 f., Jantzen, Rederansvar, s. 49 f., Sindballe s. 465 f. Denna skillnad mellan fortsättande och utförande av resa upprätthålles ej i amerikansk rätt, se t.ex. Price s. 140.

[3] De här avsedda reglerna ingår i sjölagens 11 kap. och återfinns under samma kapitel och med samma paragrafnummer i de norska och danska sjölagarna. Den finska sjölagen upptar identiska regler i sitt 8 kap. §§ 212—214.

[4] Brækhus, Liber Amicorum, s. 23 anmärker sålunda att ordet förekommer i 49 av sjölagens paragrafer; jfr Rygh s. 59.

[5] Rygh s. 59, Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Beckman i FJFT 1938 s. 380 och densamme, Fartygsbefälhavaren I, s. 152 not 3. Jfr Schaps-Abraham II § 757 Einleitung.

[6] SOU 1936:17 s. 61; jfr Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 153.

i reglerna om tidsbefraktning avsåg det sammanhängande ekonomiska företag, som börjar med lastens intagande i avgångsorten och vars slutpunkt markeras av lossningens avslutande i bestämmelseorten, medan resa i 31 och 129 §§ närmast var liktydig med "gång till sjöss", vilket normalt omfattade tiden från avgången från lastningsorten till ankomsten till bestämmelseorten.[7]

Sjölagsförfattarna har därför icke funnit anledning att lämna någon definition på resa, och många gånger framgår det tillräckligt klart vad termen innebär när den sätts i relation till ett visst subjekt eller bestämt objekt. För en passagerare börjar resan när han går ombord och slutar när han går i land. För lasten börjar resan när den levereras för transport och slutar när den utlämnas. För besättningen omsluter resan perioden från påmönstringen till avmönstringen och för assuradören en helt annan period, vilken blir beroende av dennes avtal med redaren eller lastägaren. För fartyget slutligen har termen en betydelse som får avgöras med hänsyn till ändamålet med fartygets verksamhet.[8]

Uppgiften inskränker sig emellertid här till att behandla betydelsen av ordet resa inom ramen för sjöpanträttskapitlet. Det synes då till en början vara klart att begreppet särskilt i 267 § 5. måste ges en begränsad betydelse med hänsyn till ordalydelsen och den förut redovisade rättshistoriska bakgrunden.[9] Men också i andra sammanhang användes termen i en mera begränsad betydelse i jämförelse med resa såsom avseende "gång till sjöss" eller hela den tid fartyget är aktivt vare sig i hamn eller till sjöss.[10] Termen resa i sjöpanträttskapitlet torde vidare få förstås såsom avseende *fartygets* resa i motsats till ordets betydelse i förhållande till passagerare, gods eller besättning. I denna begränsade mening får resan i huvudsak en betydelse, som innebär fartygets förflyttning från en plats till en annan eller från en plats på en rundresa tillbaka till utgångspunkten.[11] Till denna period läggs sedan ofta en viss del av fartygets aktivitet före avgången från den första och efter ankomsten till den andra platsen. Det kan t.ex. ibland sägas att resan

[7] Se SOU 1936:17 s. 61; jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Rygh s. 59.

[8] Jfr Rygh s. 59, El-Baroudi s. 95, Carrus s. 26, van Haarlem s. 3, 8, 10, Olçay s. 55 not 216.

[9] Se ovan Kap. VIII:2; jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Dybwad i ND 1949 s. V ff., Köhler i FJFT 1938 s. 384 f.

[10] Se t.ex. 58, 125, 129, 133, 145, 169 2 st, 176, 177, 180, 182 §§ SjöL.

[11] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Rygh s. 60, Köhler i FJFT s. 385, Övden i ND 1949 s. 454, 456.

börjar då fartyget är segelfärdigt, dvs. då det har erhållit alla nödvändiga papper, eller då det påbörjar lastningen, samt att den slutar då lossningen är slutförd.[12] Skulle fartyget anlöpa någon mellanhamn på väg mellan den första och den sista hamnen på resan, t.ex. för att komplettera utrustning, bunkers eller last, kan t.o.m. ett sådant uppehåll i hamn räknas som en del av resan.[13] Det innebär att resan kan betyda en eller flera förflyttningar av fartyget och vidare att den icke behöver begränsas till tiden som förflyter mellan dessa förflyttningar.

Frågeställningarna, som skall behandlas i detta kapitel, kan då slutligen fixeras sålunda. Vilken eller vilka förflyttningar skall anses utgöra en "resa"? Och vidare, när skall resan antas börja respektive sluta före den första och efter den sista förflyttningen? Innan dessa frågor diskuteras mera ingående är det lämpligt att redogöra för vad som utgör resa ur fartygets synpunkt med hänsyn till olika typer av fartyg och olika verksamhetsinriktningar (2). Därefter redovisas olika tänkbara resebegrepp inom ramen för den aktivitetsenhet som beskrivits härovan (3). Efter en redogörelse för de olika uppfattningar, som kommit till uttryck inom doktrin och rättspraxis (4), diskuteras närmare frågan om vilket resebegrepp som bör väljas med hänsyn till det rättspolitiska motivläget (5). Sedan denna fråga avgjorts, kan den närmare undersökningen om när en resa börjar respektive slutar ta vid (6). Slutligen sammanfattas i korthet vunna resultat (7).

2. *Olika fartyg och dess resor*

Sjöfartsnäringen kan bedrivas i många olika former och vid en undersökning såsom den förevarande är det väsentligt, att man har klart för sig vad som utgör ändamålet med aktiviteten inom skilda verksamhetsgrenar. Syftet med ett försök att analysera begreppet resa i detta sammanhang bör nämligen vara att komma fram till en lösning, som i största möjliga utsträckning går att anpassa till alla former. Med hänsyn till att de förhållanden under vilka sjöfart bedrives är så olika,

[12] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Rygh s. 62 not 1, Dybwad i ND 1949 s. VII f., Jantzen, Rederansvar, s. 81, van Haarlem s. 2, 8, 10, El-Baroudi s. 94 ff., Carrus s. 29.

[13] Rygh s. 60 f., Brækhus, Liber Amicorum, s. 23, Ameln s. 13, Jantzen, Rederansvar, s. 81 f., Beckman i FJFT 1938 s. 381 f., Schaps-Abraham II § 757 Anm. 4 och 5.

skall man dock icke göra sig någon överdriven illusion om att kunna uppnå en uttömmande definition på resebegreppet.

I äldre rätt var det vanligt att resa i relation till de privilegierade rättigheterna uppfattades som en sjöfartsexpedition, som började med fartygets avsegling från hemorten och slutade med dess återkomst till någon hamn i hemlandet eller till hemorten, där slutlig lossning ägde rum.[14] Det är emellertid uppenbart, att en sådan uppfattning icke stämmer särskilt väl överens med de faktiska förhållandena i våra dagar, då fartyget går i linjefart mellan olika hamnar inom hemlandet, eller är engagerat i trampfart i utlandet, utan att under lång tid besöka någon hamn i hemlandet. Icke heller kan det vara riktigt att i detta sammanhang i fråga om den reguljära linjefarten på kortare linjer anse, att resan innefattar årets hela seglation från det fartyget om våren efter ny utrustning börjar sina turer, tills det om hösten upplägges för vintern.[15]

Låt oss så se litet närmare på några av de redan nämnda formerna för sjöfart. Ett bulklastfartyg, hemmahörande i Göteborg, slutes för en last med vete från US Gulf till Indien. Fartyget avgår i barlast från Göteborg till US Gulf och lastar där, samt lossar i Indien och befraktas därifrån med ris till svensk hamn, varifrån det efter lossning återvänder till Göteborg. Frågan är nu om hela resan från Göteborg och tillbaka igen är en enda resa, eller om barlastresan ut till US Gulf är en resa, lastresan därifrån till Indien en resa, lastresan från Indien till svensk hamn en resa, samt barlastresan till Göteborg en resa? Eller det kan vara fråga om ett i Göteborg hemmahörande trampfartyg, som under flera år sysselsättes på olika fraktavtal mellan olika hamnar i skilda världsdelar och därvid utför såväl barlastresor som lastresor, utan att återvända till hemmahamnen. En del barlastresor utföres utan att fartyget före ankomsten till hamn blivit kontraherat för någon fraktresa, och några lastresor utföres utan att returfrakt erhålles, varför fartyget får gå i barlast till nästa lastningshamn. I vissa fall uppsöker fartyget under barlastresa eller lastresa någon mellanhamn på vägen för att bunkra eller reparera. Här torde det vara helt omöjligt att betrakta far-

[14] Se Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 152, densamme i FJFT 1938 s. 380, Köhler i FJFT 1938 s. 385.

[15] Jfr Beckman i FJFT 1938 s. 380 f., Köhler i FJFT 1938 s. 385. Se dock denna uppfattning bekräftad i tysk rätt, såvitt angår resa inom ramen för stadgandet om befälhavarens fullmakt, § 527 HGB, Schaps-Abraham II § 527 Anm. 1, Kruft s. 26 f., Filzinger s. 13, Olçay s. 55 not 216, s. 76. Jfr Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 153 not 1.

tygets olika färder före dess återkomst till hemorten som en enda resa. Men fråga uppkommer, hur fartygets aktivitet skall betraktas med hänsyn till begreppet resa. Utgör barlastresorna respektive lastresorna självständiga resor, eller kan de i någon mån tänkas sammankopplade så att barlastresa och lastresa tillsammans utgör en resa? Skall en deviation till en mellanhamn under pågående barlast- eller lastresa betraktas som en särskild resa, som börjar i avgångshamn och slutar i mellanhamn och skall resan därifrån och till destinationsorten anses som en resa?[16]

Ännu några exempel från andra områden. Ett kryssningsfartyg avgår från Göteborg med passagerare till Västindien. Under färden ut bordar passagerare i olika hamnar i Europa, och under återfärden från Västindien avlämnas de i Europa ombordstigna passagerarna i respektive hamnar, varefter fartyget med återstående passagerare återvänder till Göteborg. Frågan är om hela resan från Göteborg och tillbaka utgör en resa, eller om varje ankomst till hamn under kryssningen markerar slutpunkten för en resa och början till en annan? Det kan vidare tänkas att resan ses ur passagerernas synvinkel och vi erhåller då olika resor, som bestäms med hänsyn tagen till var passagerarna går ombord och var de går iland.

Liknande frågor uppkommer i linjefart, då fartyget går mellan två olika länder och antingen intar last eller tar ombord passagerare på avgångsorten och andra hamnar i avgångslandet och därefter lossar eller släpper iland passagerare i olika hamnar och ändstationer i destinationslandet. Sedan sålunda all last eller alla passagerare lämnat fartyget, vidtager återresan men i motsatt ordning. Fartyget kan också tänkas besöka de olika hamnarna i destinationslandet endast en gång varvid gods både lossas för utresan och lastas för hemresan.[17]

I fiskefarten tillgår det ofta så att fartyget utrustas i sin hemmahamn eller någon annan hamn, varefter det därifrån ger sig ut på fiske under längre tid. Under denna tid gör fartyget ideliga besök i olika hamnar för att sälja fångsten och komplettera förråden av proviant eller bunkers, för att reparera eller för något annat ändamål, varefter

---

[16] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 24, Rygh s. 60 ff., Beckman i FJFT 1938 s. 381 f., Köhler i FJFT 1938 s. 385 f., Lund i ND 1949 s. 392 ff., Övden i ND 1949 s. 454 ff.

[17] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 25, Rygh s. 61, Beckman i FJFT 1938 s. 381, Köhler i FJFT 1938 s. 386. Se ND 1957 s. 406 (HovR för Västra Sverige). Jfr Sotiropoulos s. 63.

det efter säsongens slut återvänder till utrustningsorten, där den sista fångsten säljes och besättningen skingras. I andra fall kan det hända att fartyget avgår utrustat från hemorten till en annan ort, vilken tjänar som fartygets stationsort under fiskeperioden. Till denna senare ort återvänder fartyget titt som tätt för att sälja fångsten och utrusta för att åter ge sig ut på fiske. I de nu beskrivna situationerna uppkommer frågan, om hela resan från utrustningsorten i början av säsongen och tillbaka igen efter säsongens slut skall betraktas som en resa, eller om varje enskild resa ut till fångsplatsen och tillbaka igen, eller varje resa för komplettering av förråd, skall anses vara en särskild resa?[18]

Beträffande icke kommersiella fartyg, såsom skolfartyg och vetenskapliga expeditioner, samt fartyg med annan kommersiell inriktning än att befordra last och passagerare, såsom mudderverk, bogserare, bärgningsfartyg, flytande kranar, lotsfartyg, isbrytare, dykarfartyg och flodsprutor, kan uppkomma liknande problem med avseende på vilka förflyttningar och vilka aktivitetsperioder, som skall anses utgöra en resa.[19]

3. *Olika tänkbara resebegrepp*

Vi har tidigare konstaterat att den större enheten, som avser den tid som förflyter från det fartyget avgår från hemorten och till dess det återkommer till densamma, icke generellt kan lämna någon ledning när man skall fastställa resebegreppet. Det befanns nödvändigt, att inringa en viss aktivitetsperiod för fartyget och att företa en uppdelning i kanske flera enheter av den tidsrymd, under vilken fartyget befinner sig utom hemorten.

Den kortaste enheten, som det härvid kan bli fråga om att betrakta som en resa, utgörs av fartygets förflyttning från en hamn till nästa hamn, som fartyget anlöper, vare sig detta senare besök var planerat från resans början eller ej. En uppdelning av fartygets aktivitet efter detta mönster har man brukat benämna det *nautiska* resebegreppet.[20]

---

[18] Brækhus, Liber Amicorum, s. 25, Rygh s. 63, Kruft s. 27, Carrus s. 27 not 2, El-Baroudi s. 94 not 1 och där anfört rättsfall, samt s. 95, de Juglart i Rev. Trim. Tome II 1949, s. 249. Se ND 1948 s. 141 (SøHa), s. 172 (SøHa), 1956 s. 358 (DH), 1961 s. 75 (Namdal), 1962 s. 256 (DH).

[19] Brækhus, Liber Amicorum, s. 25, Rygh s. 62 f., Köhler i FJFT 1938 s. 385 ff., Schaps-Abraham II § 757 Anm. 7, 8 och 9.

[20] Se Rygh s. 60, Brækhus, Liber Amicorum, s. 25 f.

Varje anlöp av någon hamn kommer med tillämpning av detta begrepp att beteckna såväl slutpunkten på en resa som startpunkten för en annan. En användning av det nautiska resebegreppet på det ovan anförda exemplet med bulklastfartyget från Göteborg ger till resultat, att tidsperioden från det fartyget lämnar Göteborg till dess det återkommer dit representerar icke mindre än fyra olika resor. Sträckan Göteborg—US Gulf bildar den första resan, sträckan US Gulf—Indien den andra, sträckan Indien—svensk hamn den tredje, och slutligen sträckan svensk hamn—Göteborg den fjärde resan. Det kan på goda grunder antas, att ordet resa användes i denna betydelse i 58 § SjöL., som angår befälhavarens skyldighet att innan resa anträdes tillse att fartyget är sjövärdigt. I en norsk Højesterettsdom från 1929 uttalas härom att "meget taler for den oppfatning at i relasjon til spørsmålet om usjødyktighet bør enhver avgang fra en havn ansees som en ny reise".[21] Ett ytterligare exempel på fall, där sjölagen använder sig av ett nautiskt resebegrepp, utgör 145 §. Enligt denna regel skall tidsfrakt vid fartygets förolyckande under resa, när man ej vet vid vilken tidpunkt olyckan inträffade, beräknas på närmare angivet sätt på grundval av den uppskattade tiden för fartygets resa från det ställe, där det sist avhördes, till bestämmelseorten.

Det *kommersiella* resebegreppet är i motsats till det nautiska baserat på fartygets sysselsättning inom ramen för dess verksamhetsområde och medför i allmänhet att resan omfattar en längre tidsperiod än den nautiska resan.[22] Lastresan, dvs. fartygets resa från en hamn där last intas till den hamn som utgör det inlastade godsets destinationshamn, utgör en enhet som faller in under detta begrepp. I det nämnda exemplet med bulklastfartyget från Göteborg utgör sålunda resan från US Gulf till Indien en lastresa och resan från Indien till svensk hamn en annan lastresa. Motsatsen till lastresa är barlastresa, som i vårt nyss

[21] ND 1929 s. 401 (NH). Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 26, Myrdahl i AfS Bd 1 s. 44, Jantzen, Godsbefordring, s. 218 f. Brækhus s.a.a., s. 26 anför att detta förmodligen också gäller 3 § 1 mom. KonL. Som påvisas av Myrdahl i AfS Bd 1 s. 42 ff. föreligger emellertid en skillnad mellan sjölagen och konossementslagen, såtillvida att i den senare uttrycket "resans början" får förstås så att någon ny resa i förhållande till gods som inlastats tidigare icke börjar vid fartygets avgång från mellanhamn som anlöpts under färden; jfr Jantzen, Godsbefordring, s. 219.

[22] Se Rygh s. 60 ff., Brækhus, Liber Amicorum, s. 26 f.

nämnda exempel representeras av resan från Göteborg till US Gulf eller resan från den svenska lossningshamnen till Göteborg. I exemplet med trampfartyget från Göteborg, som under flera år sysselsattes utom sin hemort, kan perioden indelas i flera olika last- och barlastresor. I linjefart och med avseende på de i detta sammanhang härovan anförda exemplen kommer lastresan att gestalta sig olika för skilda varupartier, beroende på var godset lastas respektive lossas.[23]

En parallell till lastresan är passagerarresan, dvs. resan sedd ur den befordrade passagerarens synvinkel. Kryssningsfartyget från Göteborg till Västindien kommer under sin färd att utföra flera särskilda passagerarresor, vars längd är beroende av var de olika passagerarna går ombord respektive går iland. På liknande sätt kommer hela färden i linjefart med passagerarbefordran i förekommande fall att omfatta flera olika passagerarresor.[24] Någon barlastresa kommer däremot knappast ifråga i dessa fall. Vid andra verksamhetsformer, såsom fiskefart, vetenskapliga expeditioner, bärgning, bogsering eller annan sysselsättning av mera speciell art, är det emellertid ofta svårt att åstadkomma en adekvat tillämpning av begreppen lastresa och barlastresa.[25]

En närmare granskning av sjölagens regler ger vid handen att termen resa i många fall användes i betydelsen lastresa. Detta är fallet i 125, 129 och 133 §§ samt i de aktuella bestämmelserna i tidsbefraktningskapitlet.[26] Det torde också vara klart att konossementslagens regler avser att reglera lastresornas ansvarsproblem. I 3 § 1 mom. begagnas så-

---

[23] Se t.ex. Beckman i FJFT 1938 s. 381 f., Myrdahl i AfS Bd 1 s. 42 ff.

[24] Se 169 § 2 st., 176, 177, 180 och 182 §§ SjöL.

[25] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 26.

[26] Det kan emellertid anmärkas att begreppet lastresa i de anförda lagrummen icke nödvändigtvis omfattar exakt samma tidsperiod; se härom SOU 1936:17 s. 61. Beträffande 129 §, som avser att reglera beräkningen av avståndsfrakt, har under lång tid meningarna varit delade om regelns rätta tolkning. Det har sålunda hävdats att uttrycket resa avsåg både barlastresa och lastresa, se Platou s. 304, Knoph s. 198 not 1, Schiørring i ND 1918 s. 177 f., ND 1918 s. 375 (SøHa). Den nu gällande uppfattningen är emellertid att distansfrakt endast kan utkrävas, då någon del av lastresan utförts och endast för denna del, se Vinge i ND 1933 s. 272 f., Jantzen, Godsbefordring, s. 281 ff., Strøm-Olsen i AfS Bd 1 s. 128, Brækhus, Liber Amicorum, s. 27, ND 1933 s. 14 (VL), 1950 s. 117 (ND); jfr också uttalande av den svenska sjölagskommittén SOU 1936:17 s. 61.

lunda ordet resa i betydelsen lastresa och ifråga om flera andra regler framgår av sammanhanget, att de icke kan användas på barlastresor.[27]

Det är emellertid tydligt, att lastresan kommer att få ett annat innehåll sedd ur fartygets synpunkt. Denna kommer att pågå så länge fartyget har last (eller passagerare) ombord, utan att det fästs något avseende vid att olika varupartier lastas och lossas i skilda hamnar. Det kan i detta sammanhang ifrågasättas, om icke resebegreppet överhuvudtaget har en annan betydelse ur rederiets och fartygets synvinkel än ur lastens och passagerarens. När sjölagen i 18 och den äldre 60 §§ använder uttrycket "ny resa" respektive "efter slutad resa", är det av sammanhanget uppenbart att därmed avses en längre sammanhängande aktivitetsperiod, än den som erhålles vid en uppdelning i barlastresa och lastresa. Men vilka omständigheter skall då vara avgörande för att fastställa vad som utgör en sammanhängande resa under en viss sysselsättningsperiod? Vad är det som åtskiljer de olika momenten under en lång sysselsättningsperiod från varandra, så att man kan säga att en viss aktivitet bildar en särskild resa?

Svaret på dessa frågor synes vara, att vissa moment inom en aktivitetsperiod sett ur rederiets och fartygets synpunkt sammanhålls av det ekonomiska ändamålet och därför utgör en naturlig ekonomisk enhet.[28] Det är sålunda med detta synsätt betydelsefullt att klargöra det ekonomiska ändamålet med fartygets aktivitet. Brækhus har kallat denna metod för fastställande av vad som utgör en resa för den *operativa* metoden.[29] Till grund för denna metod ligger den kortaste tiden för ett fartygs sysselsättning, som bildar en naturlig enhet för att beräkna fartygets inkomster och utgifter. Resan i barlast från Göteborg till US Gulf i vårt tidigare exempel ger i sig själv inga inkomster och kan därför icke sägas tjäna något självständigt ekonomiskt ändamål, utan ingår som en ekonomisk belastning i hela fraktavtalet från Göteborg till Indien. Frakten måste sålunda täcka kostnaderna för barlastresan och säkerligen erhåller rederiet en förhöjd fraktsats, mot att det går med på att sända fartyget i barlast till lastningsplatsen.[30] När redaren gör sina beräk-

[27] Se härom Selvig i AfS Bd 3 s. 586. Selvig anmärker dock att andra regler i konossementslagen mycket väl kan användas på barlastresor och synes benägen att godta ett resebegrepp som täcker såväl barlast- som lastresan.

[28] Rygh s. 60 ff., Köhler i FJFT 1938 s. 386 f., Brækhus, Liber Amicorum, s. 27.

[29] Brækhus sist a.a. s. 27.

[30] Jfr Jantzen, Godsbefordring, s. 282.

ningar huruvida en erbjuden fraktsats kommer att ge någon vinst, måste han sålunda ta hänsyn till fartygets kostnader under hela rundresan från Göteborg till Indien. Det är denna rundresa som bildar en ekonomisk enhet.[31]

Det anförda exemplet ger sålunda till resultat att vi får två resor, den ena från Göteborg till Indien och den andra från Indien till Göteborg. De bildar var för sig självständiga ekonomiska operationer, vilka är klart urskiljbara. Beträffande trampfartyget åter, som under flera år sysselsätts utom sin hemort, bildar de olika fraktavtalen, bestående av barlastresa och efterkommande lastresa, eller lastresa och efterkommande barlastresa, lika många resor. Kryssningsfartygets färd till Västindien och tillbaka igen utgör en resa såsom den naturliga kommersiella enheten och detsamma är fallet med ett linjefartyg, som icke vid något tillfälle under en rundresa är utan last eller passagerare. Förhållandet är emellertid annorlunda då ett linjefartyg lastar och lossar i olika hamnar i avgångs- respektive destinationslandet för att slutligen lossa all kvarvarande last i sluthamnen i destinationslandet. Det är i detta fall från redarens synpunkt naturligt att betrakta utresan som en resa och återresan som en annan självständig resa.[32]

När det operativa resebegreppet skall tillämpas på fiskefartyg, kan resan efter fartygets utrustning för säsongsfiske ut till fiskeplatsen och tillbaka igen efter säsongens slut för försäljning av fångsten betraktas som en ekonomisk enhet och därmed som *en* resa.[33] Även i det fall där fartyget bedriver säsongsfiske från en fast stationsort, kan resan ut vid säsongens början och resan tillbaka vid säsongens slut sägas konstituera *en* resa.[34] Förhållandena är emellertid här mer osäkra eftersom fartyget landar och säljer fångsten vid varje besök i stationsorten och det kan finnas skäl att betrakta varje resa från stationsorten till fiskeplatsen och tillbaka igen till stationsorten som en självständig resa.[35] Denna fråga kan icke avgöras utan att man tar hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. På liknande sätt kan det uppstå svårigheter att använda det

[31] Köhler i FJFT 1938 s. 386 f., Brækhus sist a.a. s. 27, Rygh s. 61 f. Se ND 1940 s. 433 (SøHa). Jfr dock Jantzen, Godsbefordring, s. 282 f., och de av honom påtalade svårigheterna att praktiskt använda ett dylikt begrepp.

[32] Jfr Brækhus sist a.a. s. 28.

[33] Rygh s. 63, Brækhus sist a.a. s. 28. Jfr Kruft s. 27, El-Baroudi s. 94 f.

[34] Rygh s. 63, Brækhus sist a.a. s. 28.

[35] Brækhus sist a.a. s. 28 f. Jfr Carrus s. 27 not 2, El-Baroudi s. 94 f och där anförda rättsavgöranden.

operativa resebegreppet på andra kommersiella verksamheter såsom bärgning, bogsering, lotsning och isbrytning. Vad som i dessa fall utgör en resa, får avgöras med hänsyn till det enskilda uppdrag, som ligger bakom operationen. En uppdelning av aktivitetsperioden får sålunda ske med utgångspunkt ifrån ett ställningstagande till, huruvida fartyget opererar på grund av ett nytt tjänste- eller arbetsavtal samt om fartyget fullständigt avslutat ett tidigare i det enskilda fallet åtaget uppdrag.[36] Utmärkande för dessa verksamhetsformer är att de engagerade fartygen vanligen icke utrustas för varje särskilt uppdrag, utan att de förses med nödvändiga förnödenheter och utrustning allteftersom behovet gör sig gällande.

Betydande svårigheter uppkommer att tillämpa det operativa resebegreppet med avseende på icke kommersiella fartyg.[37] Detta förklaras av att sysselsättningen av sådana fartyg icke har någon affärsmässig prägel. Det är icke meningen att investeringarna, som gjorts innan fartyget startar sin färd, skall täckas med inkomster under operationen eller efter dennas slut. Även om operationen sålunda icke kan sägas ha något ekonomiskt ändamål, torde det finnas skäl att betrakta t.ex. en vetenskaplig expedition alltifrån dess början och till dess slut som en enda resa, med hänsyn till att hela aktiviteten sammanhålls av expeditionens vetenskapliga ändamål och att fartyget får sin huvudsakliga utrustning tillgodosedd i avgångshamnen.[38]

En sammanfattning av det sagda ger vid handen att uttrycket resa i och för sig kan ges olika innehåll, allteftersom man praktiserar det nautiska begreppet, det kommersiella last- och barlastresebegreppet eller det operativa begreppet, vilket senare är att se som en vidareutveckling av det kommersiella begreppet. Det är tydligt att det nautiska resebegreppet icke kan användas för tolkning av ordet resa i 267 § 5.[39] Enligt detta begrepp innebär varje anlöpande av hamn att en resa slutar, medan avgången från samma hamn betraktas som startpunkten för en ny

---

[36] Brækhus sist a.a. s. 36, Rygh s. 62 f. Jfr Schaps-Abraham II § 757 Anm. 7, 8 och 9.

[37] Rygh s. 62 f., Brækhus sist a.a .s. 29.

[38] Jfr Brækhus sist a.a. s. 29.

[39] Rygh s. 60, Brækhus sist a.a. s. 31, Beckman i FJFT 1938 s. 381 f., Köhler i FJFT 1938 s. 385 f. Jfr ND 1937 s. 1 (NH), 1939 s. 348 (SøHa). Brækhus sist a.a. s. 31 framhåller att ett bättre resultat erhålles, om resan konstrueras som "den planerade nautiska resan", men han konstaterar att även detta begrepp kommer att medföra tillämpningssvårigheter i relation till 268 § 2 st. SjöL.

resa. Det är därför omöjligt att tala om ett fortsättande av resa, en konsekvens som synes helt oacceptabel. En närmare analys av reglerna i sjöpanträttskapitlet ger också till resultat, att man måste använda sig av det kommersiella resebegreppet för att bestämmelserna skall få någon mening.[40] Valet kommer därvid att stå mellan, å ena sidan uppfattningen att lastresa och barlastresa var för sig bildar självständiga enheter och därmed skilda resor, å andra sidan åsikten att resan konstitueras och sammanhålles av det ekonomiska ändamålet med aktiviteten under en viss period.

4. *Doktrin och rättspraxis*

Utgångspunkten för den fortsatta framställningen är sålunda, att uttrycket resa i sjöpanträttskapitlet får ses ur fartygets synvinkel och fastställas med hänsyn tagen till dettas kommersiella användning.[41] Uttrycket torde också få ges samma betydelse i alla regler där det förekommer i detta kapitel.[42]

Lagen ger ingen definition av begreppet resa. Som tidigare påpekats, ger emellertid ofta sammanhanget termen dess rätta betydelse. Detta var också uppfattningen när man i skandinavisk lagstiftning övergav tanken på att definiera begreppet. [43] Man avstod sålunda från att uppta den i tysk sjörätt antagna definitionen av ordet resa i anslutning till reglerna om sjöpanträtt. Enligt denna definition i § 757 HGB anses en ny resa vidta varje gång fartyget seglar ut a) efter att ånyo har blivit utrustat, b) på grund av nytt fraktavtal eller c) efter fullständig utlossning av lasten.

Den tyska definitionens tillämpning inom ramen för de skandinaviska sjölagarna ifrågasattes emellertid icke och de flesta författare, som kommenterat de äldre reglerna har också hävdat den uppfattningen, att begreppet borde ges en tolkning som överensstämde med denna defini-

---

[40] Rygh s. 60, Brækhus sist a.a. s. 31.

[41] Jfr ND 1957 s. 406 (HovR för Västra Sverige) där ett linjefartygs resa mellan ändstationerna och icke hela rundresan bedömdes som en resa, oavsett att passagerarna innehade tur- och returbiljetter.

[42] Jfr Brækhus sist a.a. s. 30, Rygh s. 59. Jfr definitionen av resa i tysk rätt § 757 HGB. Annan mening hävdas av Sindballe s. 471.

[43] Jfr Brækhus sist a.a. s. 32, SOU 1936:17 s. 61.

tion.[44] Även om denna uppfattning av begreppet resa grundar sig på förhållanden inom sjöfarten i början av 1800-talet och man därför kan rikta invändningar mot konstruktionen, leder emellertid en tillämpning av regeln på dåtida förhållanden till samma resultat, som uppnås med användning av det operativa begreppet.[45] En barlastresa och en efterföljande lastresa blir enligt den tyska definitionen att uppfatta som en enda sammanhängande resa.[46]

Icke heller konventionen ger någon definition av resebegreppet. Enligt ett utkast till konventionstext, som utarbetades på den internationella sjörättskonferensen i Venedig 1907, antogs resan vara avslutad, då det vid fordringens uppkomst ombordvarande godset lossats och passagerare stigit iland. På den diplomatiska konferensen i Bryssel år 1909 antogs ett inskränkt resebegrepp. Enligt detta ansågs resan avslutad i den första mellanhamn eller nödhamn som anlöptes efter det att fordringen hade uppkommit. För fordringar, som uppkom medan fartyget befann sig i hamn, ansågs resan avslutad i denna hamn. För den händelse det icke kunde avgöras var fordringen uppkommit, skulle resan anses avslutad på den plats där avtalet skulle uppfyllas. På de diplomatiska konferenserna 1910 och 1913 antogs däremot ett resebegrepp som motsvarade den tyska definitionen.

Även det förslag som förelades den diplomatiska konferensen i Bryssel 1922 innehöll en definition av begreppet resa, som motsvarade den tyska regeln, med undantag för en reservation som innebar att avsteg kunde göras från definitionen, där speciella omständigheter motiverade en annan uppfattning. På grund av denna reservation möttes förslaget av kraftig kritik, som gick ut på att man hellre borde slopa varje försök att uppställa en definition.[47] Resultatet blev att definitionen försvann ur texten, även om man i och för sig var enig om att dennas principiella

---

[44] Se Bentzon s. 531, Platou s. 110 f., Grundtvig II s. 231, Knoph s. 343, Klæstad, Rederansvaret, s. 163 f., Hambro s. 414. Jfr dock en annan mening företrädd av Ameln i ND 1903 s. 155 f. och Jantzen i ND 1903 s. 466 f. Dessa författare hävdar att barlastresan och en efterföljande lastresa alltid måste betraktas som två självständiga resor.

[45] Rygh s. 60 ff., Brækhus sist a.a. s. 32; jfr Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht s. 127.

[46] Schaps-Abraham II § 757 Anm. 3, Schlegelberger-Liesecke § 757 Anm.

[47] Procès Verbaux 1922 s. 13, 107 och 236. Jfr Rygh s. 61, Brækhus sist a.a. s. 33, Smeesters-Winkelmolen I s. 71 f.

uppfattning var riktig och borde gälla.[48] Trots detta har man haft delade meningar i skandinavisk doktrin om hur termen resa inom ramen för konventionen skall uppfattas. Några författare håller sig till uppfattningen om resan såsom en sammanhållen ekonomisk enhet,[49] medan andra föredrar att skilja barlastresan från lastresan och behandla dem som två självständiga resor.[50]

I rättspraxis har frågan blivit löst efter olika riktlinjer. De två lösningar, som kommit att stå emot varandra, har icke överraskande varit, å ena sidan uppfattningen att barlastresan och lastresan skall betraktas som två av varandra oberoende resor, och å andra sidan åsikten att resebegreppet skall bestämmas utifrån synpunkten att dessa båda aktivitetsperioder i många fall kan utgöra en ekonomisk enhet och därmed en resa.

Den första uppfattningen representeras av dansk rättspraxis.

I ND 1931 s. 63 har sålunda Danmarks Højesteret fastslagit, att barlastresan och lastresan är att anse som två självständiga resor. Sakförhållandet var i detta fall att fartyget gick i barlast från Island och härunder blev slutet för en resa från Metil med last till Italien. Efter ankomsten till Metil beställde befälhavaren sedvanlig klarering och fartyget erhöll diverse leveranser. Skeppsklarerarens anspråk på sjöpanträtt för utgifter för fartyget i lastningshamnen Metil underkändes emellertid av Sø- och Handelsretten, vars dom sedermera fastställdes av Højesteret, med motiveringen, att sjöpanträtt enligt 267 § 5. kräver en redan påbörjad resa i inskränkt bemärkelse, varför resan icke kunde anses påbörjad redan genom avgången för färden i barlast till lastningsorten. Utgifterna i lastningshamnen med hänsyn till en förestående resa kunde således icke enligt denna regel vara förenade med sjöpanträtt.[51]

Den motsatta uppfattningen återfinns i avgöranden av norska och svenska domstolar. Innan Norges Højesterett ännu tagit ställning till frågan om tolkning av resebegreppet, hade uppfattningen att barlastresan och en efterföljande lastresa tillsammans bildade en resa redan vun-

---

[48] Smeesters-Winkelmolen I s. 72, 196, Brækhus sist a.a. s. 33.

[49] Rygh s. 60 ff., Dybwad i ND 1949 s. VI f., Köhler i FJFT 1938 s. 386 f., Brækhus sist a.a. s. 35 f.

[50] Jantzen, Rederansvar, s. 80 f., Sindballe s. 466 och 471, Beckman i FJFT 1938 s. 381, densamme i Handbok, s. 237 not 3, Övden i ND 1949 s. 457.

[51] Jfr SHT 1939 s. 90 (SøHa).

nit bekräftelse genom ett flertal avgöranden i lägre instans.[52] I ND 1951 s. 136 prövades frågan första gången av Højesterett.

Förhållandet var där att fartyget hade gått med en last fisk från Livorno till Haifa under ett certeparti. Medan fartyget lossade sin last i Haifa, slöts det genom ett tillägg till certepartiet för ytterligare en resa från Livorno till Haifa. I tillägget garanterade befraktaren att fartyget skulle förses med bunkers i såväl Haifa som Livorno samt att all tidsförlust i förbindelse med bunkringen skulle räknas som liggedagar. Domstolen fastslog, att frågan huruvida det förelåg ett fortsättande av resa måste besvaras särskilt med hänsyn till omständigheterna i varje konkret fall. Man uttalade att det icke fanns någon rimlig anledning att tolka det omtvistade uttrycket i 267 § 5., som förutom trampfart omfattade linjefart samt fiske- och fångstverksamhet, så snävt att det endast skulle få användning i de tillfällen då fartyget anlöpte någon mellanhamn. I det föreliggande fallet fanns en sådan förbindelse mellan barlastresan och lastresan, att det var naturligt och rimligt att anse resan Haifa—Livorno—Haifa som en resa i relation till frågan om sjöpanträtt enligt 267 § 5. uppkommit till säkerhet för utlägg i Livorno.

Frågan om tolkningen av resebegreppet prövades en andra gång av Norges Højesterett i ND 1954 s. 298.

Fartyget var där bortfraktat under ett certeparti för att transportera fisk från norra Norge till Haifa, med option för befraktaren att låta fartyget utföra upp till tre sådana resor. Optionen skulle utövas innan fartyget passerade Gibraltar på hemresa till Norge. Befraktaren utnyttjade sin optionsrätt för en andra resa och beordrade fartyget till Ørnes. Innan fartyget lämnade Medelhavsområdet beslöts att det skulle gå till Bergen för reparation. Uppehållet i Bergen varade i ungefär en månad, vilket var längre tid än man hade beräknat. När reparationen var klar fortsatte fartyget till Ørnes och därifrån med en last av fisk till Haifa. Domstolen ansåg icke att det långa uppehållet i Bergen medfört något avbrott i resan, utan betraktade färden Haifa—Bergen—Ørnes—Haifa som en resa.[53] Utgifter för leveranser till fartyget i Bergen tillerkändes sjöpanträtt såsom varande nödvändiga för den fortsatta resan Bergen—Ørnes—Haifa.

Efter lossning i Haifa transporterade fartyget en last av dadlar från Alger till London. Fartyget skulle nu levereras i Norge under ett tidscerteparti och fortsatte från London i barlast till Bergen för vidare order om leve-

---

[52] Se ND 1945 s. 299 (Oslo), 1949 s. 413 (Oslo), s. 575 (Oslo), 1950 s. 368 (Follo).

[53] Jfr ND 1936 s. 349 (Bergen) där domstolen förklarade att det mer än en månad långa uppehållet i hamn för klassifikationsarbeten icke kunde betraktas som ett mellankommande avbrott av en resa, varför en ny resa ansågs påbörjad vid avgången från reparationsorten.

ranshamn. Innan det ankom till Bergen, förklarade tidsbefraktaren att fartyget skulle lasta i Ålesund. Fartyget bunkrade och påbörjade reparation av en läckande kondensator i Bergen. På grund av en explosion i maskinen samt en exekutiv försäljning av fartyget till följd av rederiets sviktande finansiella ställning, återupptogs icke resan. Trots detta ansåg domstolen att Bergen utgjorde mellanhamn på barlastresan London—Ålesund, och sjöpanträtt erkändes för utgifterna för leveranser i Bergen, vilka lämnats innan det ännu var känt att resan skulle sluta där.[54]

Denna uppfattning av resebegreppet har följts i senare avgöranden. I ND 1958 s. 315 (Bergen) anlände fartyget med last till Rotterdam för att lossa lasten där. Medan fartyget ännu befann sig på resa till Rotterdam, hade det blivit slutet för en resa med salt från Hamburg till Haugesund. I Rotterdam skedde vissa leveranser till fartyget på beställning av befälhavaren och leverantören påstod sig vara sjöpanträttsberättigad. Domstolen anmärkte att sjöpanträtt icke kunde uppkomma för beställningar som gjorts till resans utförande. Om däremot leverantören levererat i mellanhamn under barlastresan Rotterdam—Hamburg, eller i lastningshamnen Hamburg efter barlastresan, skulle hans fordran ha varit utrustad med sjöpanträtt enligt 267 § 5.[55]

Sveriges Högsta Domstol har i NJA 1964 s. 380 (ND 1964 s. 198) följt den uppfattning som kommit till uttryck i de norska avgörandena.

Fartyget hade på grund av ett den 3 mars dagtecknat certeparti anlänt i barlast till Slite den 16 april och där lastat cement för vidare befordran till Västindien. Under uppehållet i Slite beställde befälhavaren förnödenheter till fartyget, vilka levererades innan fartyget avgick till destinationsorten. Leverantören yrkade sjöpanträtt och menade att uppehållet i Slite var att uppfatta som ett anlöp av mellanhamn under pågående resa. RR menade att en dylik resa i barlast till lastningshamn i princip är att anse som en självständig resa, som avslutas i lastningshamnen. HovR däremot ansåg att fartygets färd i barlast till Slite och därifrån med last av cement

[54] Jfr ND 1911 s. 177 (NH) där den planerade resan uppgavs och fartyget lades upp. Denna omständighet ansågs icke beröva leverantören sjöpanträtt.

[55] Se dock ND 1955 s. 397 (Eidsivating) där man vid fastställande av vad som utgjorde resa närmast synes ha haft tankarna på lastresan. Domstolen fastslog att det ej var utrett att fartyget måste ha bunkers för resans fortsättande, eftersom man ej hade någon upplysning om var lasten tagits in. Om lasten hade lastats in på den ort där fartyget tog bunkers, kunde icke sjöpanträtt uppkomma enligt domstolens uppfattning. — De norska avgörandena ND 1950 s. 117 (NH) och 1956 s. 1 (NH) visar att resebegreppet uppfattas på samma sätt som det i texten hävdade även i samband med tolkningen av begreppet resa i Oppgjørslovens § 7, avseende beräkning av kompensation till redaren vid fartygets rekvisition; se närmare härom Lund i ND 1949 s. 393 f., Brækhus, Liber Amicorum, s. 29 f.

till Västindien måste betraktas som en resa i enlighet med definitionen i tysk rätt, från vilken sjölagens resebegrepp hämtat sitt innehåll. HD fastställde HovR:s domslut, nämligen att tillerkänna leverantören sjöpanträtt i fartyget för fordringen på grund av ifrågavarande leveranser. HD framhöll, att uttrycket hämtats från 1926 års konvention och att man i motiven icke kunde finna någon antydan om att avsikten varit att förändra det resebegrepp, varifrån den äldre lagstifningen utgick. Efter att ha konstaterat att tysk rätt utgjort förebild för de tidigare reglerna, antog domstolen att frågan om ny resa förelåg fick avgöras i överensstämmelse med den i tysk rätt upptagna definitionen. Med hänsyn härtill måste enligt domstolen vid tillämpning av 267 § 5. sjölagen en barlastresa, som vid resebefraktning företas till lastningshamn för fullgörande av ett tidigare ingånget fraktavtal, samt en därpå följande lastresa bedömas såsom en enda resa.[56]

Även om den danska uppfattningen sålunda avviker från den norsk-svenska i nu behandlat avseende, föreligger överensstämmelse i uppfattningen att barlastresan respektive lastresan utgör den minsta enhet som kan ifrågakomma. En leverans till fartyget på beställning av befälhavaren i någon mellanhamn under barlastresa eller lastresa anses sålunda kunna ske för resans fortsättande.[57] Full enighet synes också råda i rättspraxis att den omständigheten, att vissa partier av fartygets last lossas i andra hamnar innan fartyget slutligen utlossar i destinationshamnen, icke utesluter att fartygets vidare resa från varje sådan lossningshamn betraktas som en fortsättning av resan.[58]

Frågan om resebegreppets tolkning i förhållande till fiskefartygs verksamhet har också varit föremål för domstolarnas prövning vid flera tillfällen. Icke i något fall har domstolarna understött uppfattningen att hela perioden från utrustandet i hemorten och avresan därifrån till återkomsten efter säsongens slut, skall betraktas som en resa. I stället synes praxis ha adopterat den uppfattningen, att varje fisketur inom ramen för säsongen utgör en självständig resa.

I ND 1956 s. 358 (DH) prövades frågan om sjöpanträtt för leveranser till ett danskt i Esbjerg hemmahörande fiskefartyg under laxfiske i Östersjön. Domstolen uttalade att då ett fiskefartyg går ut på säsongfiske och under denna tid företar en mängd fisketurer, som efter en tids fiske avslu-

[56] Jfr Övden i ND 1949 s. 456 som framhåller att frågan bedömts i överensstämmelse med den danska uppfattningen i några tidigare svenska underrättsavgöranden.

[57] ND 1931 s. 63 (DH), 1937 s. 1 (NH), 1950 s. 368 (Follo), 1954 s. 298 (NH), 1958 s. 315 (Bergen).

[58] Se ND 1939 s. 348 (SøHa), 1950 s. 368 (Follo).

tas med fångstens landande, måste varje fisketur betraktas som en självständig resa, förutsatt att den avvecklas normalt utan olyckshändelse eller haveri för fartyget. När därför några av de i målet omnämnda fisketurerna avbrutits på grund av maskinhaveri, har domstolen ansett, att de utgifter som därefter uppkommit för iståndsättande och komplettering av utrustning för fortsatt fiske, hade skett för resans fortsättande och sålunda var förenade med sjöpanträtt.[59]

I ND 1961 s. 75 (Namdal) vägrades sjöpanträtt för utgifter till inköp av en räddningsflotte när fartyget låg under utrustning i Ålesund för en fisketur till Shetlandsbankarna. Domstolens majoritet betraktade turen från Ålesund till Shetlandsbankarna och tillbaka igen till Ålesund som en självständig resa. Man lade avgörande vikt vid att befälhavaren använde Ålesund i det närmaste som fast station under bankfisket. I denna hamn intogs bunkers och proviant för varje resa och där såldes också fångsterna, och fördes räkenskaperna för fisket. En dissident menade emellertid, att resan från utrustningsorten Rørvik vid säsongens början i april intill dess fartyget kom tillbaka dit i september var att bedöma som en enda resa.

I ND 1962 s. 256 (DH) har domstolens majoritet antagit att sjöpanträtt var utesluten för leveranser i Færingehamn på Grönland till fiskefartyg som deltog i säsongsfiske, enär leveranserna måste bedömas som utrustning till nya resor och deltagande i säsongsfiske icke kunde anses som en hela perioden omfattande resa. Två dissidenter menade emellertid, att resan från Färöarna till Grönland för säsongsfiske och till Esbjerg där fångsten landades måste anses som en resa, som icke avbröts av de mellankommande besöken i Færingehamn.

5. *Resebegreppet i 267 § 5. sjölagen*

Frågan om innebörden av begreppet resa i 267 § 5. kan icke avgöras, utan att man tar hänsyn till regelns rättspolitiska målsättning. Det har i annat sammanhang anmärkts, att 1926 års konvention avsåg att reducera antalet sjöpanträtter i syfte att åstadkomma en säkrare ställning för fartygsinteckningshavare.[60] För att tillgodose detta syfte och för-

[59] Se dock ND 1948 s. 141 (SøHa) där sjöpanträtt vägrades för varor som inköpts under fartygets uppehåll i Köpenhamn; jfr UfR 1948 s. 1220 (SøHa) samt 1933 s. 351 (ØL). Domstolarna avvisade visserligen här kravet på sjöpanträtt på den grunden att beställningarna angick annat och mera än vad som kunde hänföras under sjölagens begrepp om vad som är verkligt nödvändigt för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Detta förutsätter emellertid att domstolarna tagit ställning också till resebegreppet och ansett hela säsongen vara en resa; om så icke vore fallet skulle säkerligen domstolarna ha avvisat kravet under åberopande att det ej förelåg fortsättande av någon resa.

[60] Se kap. VIII:2 s. 242; jfr Sandström s. 13 f.

hindra att befälhavaren under fartygets resor belastade detta med sjöpanträtter i andra fall än där detta var nödvändigt med hänsyn till det gemensamma intresset hos redare, lastägare och inteckningshavare, försågs regeln med ett flertal inskränkande rekvisit, vilka i varje konkret tillfälle måste vara uppfyllda för att den av befälhavaren företagna rättshandlingen skulle ge upphov till sjöpanträtt i fartyget. Ett av dessa rekvisit är kravet på att en rättshandling, som till sin natur avser fartygets drift, skall ha varit nödvändig för fortsättandet av en redan påbörjad resa.

Regelns rättspolitiska motiv ger tydligen stöd för uppfattningen att den bör tolkas restriktivt. Ett snävt resebegrepp tjänar fartygsinteckningshavarnas intressen, eftersom sjöpanträtterna blir färre ju kortare den tidsperiod är som utgör en resa. I tveksamma fall bör man föredraga den tolkning som medför minsta antalet sjöpanträtter.[61]

Trots de i regeln uppställda begränsande rekvisiten, är det möjligt att utnyttja sjöpanträtten för befälhavareavtal som ett reguljärt kreditmedel för att finansiera fartygets drift. Risken för ett sådant missbruk är särskilt stor med avseende på mindre rederier med högt intecknade fartyg och en svag finansiell ställning.[62] Detta förhållande kan leda till synnerligen prekära konsekvenser för fartygsinteckningshavarna, vilket talar för en restriktiv tolkning av regeln.

Dessa argument har naturligtvis stor betydelse och har sammantagna med andra skäl ansetts utgöra tillräcklig grund för att i 1967 års konvention avskaffa sjöpanträtten för befälhavareförbindelser.[63] Det kan emellertid ifrågasättas om de anförda argumenten har den effekten att man *de lege lata* får ge stadgandet en annan innebörd än som avsetts. Det bör ges en tolkning som såvitt möjligt tillgodoser den rättspolitiska målsättningen. De använda orden "resans fortsättande" avser otvivelaktigt en resa av icke alltför kortvarig beskaffenhet. Ändamålet med rederirörelsen är att mot ersättning befordra last eller passagerare, eller utföra andra tjänster i syfte att uppnå vinst. Varje ny resa utgör sålunda en ny investeringsperiod, som måste genomföras för att det ekonomiska resultatet skall nås. Det föreligger därför särskilda skäl att

---

[61] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 35, Köhler i FJFT 1938 s. 387; se även NJA 1964 s. 380, yttrande i betänkande av föredragaren i HD.

[62] Jfr Sandström s. 16 ff.

[63] Se Sandström s. 16 ff., 21 ff.

verksamheten under denna period understöds, så att den ekonomiska enheten — resan — kan avslutas.[64]

Lagen innehåller som tidigare påpekats ingen definition av resebegreppet. Varken dess motiv eller förarbetena till konventionen ger emellertid någon säker ledning vid bedömande av dess innebörd. De försök som gjordes att införa en definition strandade på att förslagets avfattning var alltför svävande för att ge någon vägledning. Man har emellertid ett visst stöd för att den under förarbetena diskuterade definitionen icke förkastades på grund av sitt materiella innehåll, utan fastmer på grund av den bristfälliga tekniska utformningen. Detta förhållande ger anledning att låta definitionen tjäna som vägledning för domstolarna.[65]

Motiven till de skandinaviska lagstiftningarna kan icke sägas ge något stöd för att ett genomförande av de ändringar, som föranleddes av konventionen, skulle förändra det resebegrepp, varifrån den äldre lagstiftningen utgick. Förebilden för densamma var, såsom tidigare anmärkts, den i tysk rätt upptagna definitionen av resa och med denna utgångspunkt är det klart att en barlastresa, som företas till lastningshamn för fullgörande av ett tidigare ingånget fraktavtal och den därpå följande lastresan, måste bedömas som en enda resa vid tillämpningen av 267 § 5.[66]

Man torde sålunda få stanna för att resebegreppet i 267 § 5. sjölagen får tolkas i överensstämmelse med den i tysk rätt upptagna definitionen av resa. Definitionen är emellertid otillräcklig för moderna förhållanden inom sjöfarten, vilket nödvändiggör en vidareutveckling av densamma för en anpassning till nya verksamhetsformer.[67] Denna uppgift kan emellertid icke sägas erbjuda särskilda svårigheter, alldenstund definitionen i sin lydelse anger de riktlinjer, efter vilka en sådan vidare-

[64] Jfr Brækhus, Liber Amicorum, s. 36, Köhler i FJFT 1938 s. 386 f.

[65] Brækhus, Liber Amicorum, s. 33, Smeesters-Winkelmolen I s. 196.

[66] Jfr NJA 1964 s. 380, Brækhus, Liber Amicorum, s. 32 f., Rygh s. 60 f., Dybwad i ND 1949 s. VI f., Köhler i FJFT 1938 s. 386 f. Se däremot för motsatt uppfattning Jantzen, Rederansvar, s. 80 f., Sindballe s. 466 och 471, Beckman i FJFT 1938 s. 381 och densamme Handbok, s. 237 not 3, samt ND 1931 s. 63 (DH). Den i texten hävdade uppfattningen överensstämmer med definitionens tillämpning i tysk rätt se Schaps-Abraham II § 757 Anm. 3, Schlegelberger-Liesecke § 757 Anm.

[67] Brækhus, Liber Amicorum, s. 32, Rygh s. 61; jfr Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 127.

utveckling bör ske. Det är sålunda uppenbart att man också enligt den ifrågavarande definitionen utgår ifrån det ekonomiska ändamålet med verksamheten och att resebegreppet får tolkas med hänsyn till vad som i det enskilda fallet kan anses utgöra en ekonomisk enhet.[68] En dylik tolkning kan icke sägas innebära att man otillräckligt sammanhåller med den rättspolitiska grunden, alldenstund regelns huvuduppgift är att tjäna rederinäringens intresse och därför bör tolkas så att den ger ett rimligt resultat.

Fördelen med ett resebegrepp, som tar hänsyn till det ekonomiska ändamålet med fartygets verksamhet och vilket till en enhet sammanför de aktivitetsperioder som har ett naturligt ekonomiskt samband, är att detsamma kan användas på nästan alla sjöfartens kommersiella verksamhetsformer. När man i praxis har prövat resebegreppet i förhållande till fiskefart, synes den härskande uppfattningen vara att varje fisketur under säsongfiske ut till fiskeplatsen och tillbaka igen utgör en särskild resa.[69] Å andra sidan torde omständigheterna i det särskilda fallet kunna vara sådana, att hela verksamheten från avgången från utrustningshamn och tillbaka igen blir att betrakta som en sammanhängande resa.[70]

En annan fördel med det ekonomiska eller operativa resebegreppet är att det verkar i samma riktning som konventionens rättspolitiska målsättning, på samma gång som det underlättar befälhavarens finansieringsproblem ifråga om fartygets utrustning för ny resa utom hemorten. Med fraktintäkten eller ersättningen för den avslutade resan har nämligen befälhavaren möjlighet att finansiera utrustningen för en ny resa och ytterligare kredit bör i dylika fall bli obehövlig.[71]

---

[68] Brækhus, Liber Amicorum, s. 36, Rygh s. 61 f., Beckman i FJFT 1938 s. 381 f., Köhler i FJFT 1938 s. 386 f.; jfr i tysk rätt Wüstendörfer sist a.a. s. 127, Sotiropoulos s. 63. I fransk rätt har resebegreppet i anslutning till art. 191 Code de Commerce uppfattats som perioden mellan "l'armement et le désarmement", se El-Baroudi s. 94 ff., Carrus s. 29. Efter en viss tvekan har detta begrepp ansetts tillämpligt på alla verksamhetsformer.

[69] Se UfR 1933 s. 351 (ØL), ND 1956 s. 358 (DH), 1961 s. 75 (Namdal), 1962 s. 256 (DH); jfr Sindballe s. 466, Brækhus, Liber Amicorum, s. 28 f. Se däremot Rygh s. 63 för en motsatt uppfattning.

[70] Rygh s. 63, Brækhus, Liber Amicorum, s. 28 f.

[71] Jfr Köhler i FJFT 1938 s. 387, Brækhus, Liber Amicorum, s. 36.

6. *När börjar respektive slutar den i 267 § 5. omtalade resan?*

Rekvisitet "resans fortsättande" förutsätter, att befälhavarens åtgärd har företagits under en redan påbörjad resa. Med anledning härav är det betydelsefullt att fastställa, när en resa börjar. Lika viktigt är det att undersöka, vid vilken tidpunkt en resa slutar. Sjöpanträtt på grund av befälhavareavtal, som till sin art faller in under rekvisitet "resans fortsättande", kan endast uppkomma för fordringar, som grundar sig på avtal, som ingåtts mellan dessa båda tidpunkter och som kan sägas avse ett fortsättande av den då pågående resan.

Den tidigare undersökningen har givit vid handen, att fartygets resa kan innefatta flera förflyttningar av fartyget och att det även kan bli fråga om att i densamma inräkna perioden av stillaliggande mellan dessa förflyttningar. Ett uppehåll i någon mellanhamn under en barlastresa eller en lastresa för reparation eller proviantering eller för lossning av last ingår sålunda i den tidsperiod, som resan omfattar, och vid avgången från mellanhamnen säges fartyget fortsätta sin resa. På liknande sätt kan i förekommande fall fartygets uppehåll i lastningshamn för intagande av last efter en barlastresa, eller dess uppehåll i lossningshamn för lossning av last före en planerad barlastresa, vara inkluderade i den konkreta resan, så att fartygets avgång efter lastning respektive lossning anses som ett fortsättande av resan. Så snart man bestämt vilka av ett fartygs förflyttningar som har ett sådant samband att det är naturligt att betrakta dem som en enhet, en resa, måste sålunda de mellanperioder som skiljer förflyttningarna åt inräknas i resan. Denna har påbörjats och uppehållen i mellanhamnar medför icke något avbrott, som gör det nödvändigt att betrakta avgången från mellanhamnen såsom en ny resa. Under förutsättning att de i 267 § 5. uppställda rekvisiten är uppfyllda, medför sålunda befälhavarens avtal i dessa hamnar att fordringshavarna kan påräkna uppkomsten av sjöpanträtt.

Uppgiften att fastställa den exakta tidpunkten för en resas början och slut är emellertid betydligt svårare. Det är sålunda naturligt att till resan räkna viss tid före och efter den nautiska förflyttningen av fartyget. För fartyget börjar resan t.ex. när det utrustas eller när det tar in last eller barlast. För lasten börjar resan vid ombordtagandet och för passageraren när denne går ombord. På liknande sätt kan det sägas att resan slutar för fartyget efter det att all last lossats, eller då det utrustas för ny resa, och för lasten och passageraren slutar resan vid lossningens slut respektive ilandgåendet. Det är ingen tvekan om att de nämnda pe-

rioderna ingår i den ekonomiska enhet, som enligt vad tidigare sagts formerar en resa.

Frågan är nu, om dessa av resebegreppet omfattade perioder skall tillmätas relevans när resans start- och slutpunkt skall fastställas i relation till rekvisitet "resans fortsättande". Förhåller det sig så måste befälhavarens åtgärder på avgångsorten respektive destinationsorten anses som åtgärder till resans fortsättande och sålunda ge upphov till sjöpanträtt. En sådan uppfattning har kommit till uttryck i doktrinen och några författare har hävdat, att sjöpanträtt uppkommer för fordringar som grundar sig på befälhavarens avtal ingångna efter det att fartyget har börjat intaga last i resans avgångshamn.[72]

Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida detta varit konventionsförfattarnas mening. Det har tidigare anmärkts att konventionens syfte var att förstärka inteckningshavarens ställning genom att reducera antalet sjöpanträtter. Genom att föreskriva att befälhavarens rättshandlingar måste ha varit nödvändiga för resans fortsättande, har man velat förhindra, att fartyget utrustades för nya resor utom hemorten på fartygsinteckningshavarens bekostnad med hjälp av sjöpanträtter. Det är därför tydligt, att den härovan anförda uppfattningen strider mot det rättspolitiska motivet vilket ligger bakom den i regeln uppställda begränsningen "resans fortsättande". Det kan också fastslås att hela den i doktrinen och rättspraxis förda diskussionen, huruvida en barlastresa och en efterföljande lastresa vore två självständiga resor, eller tillsammans bildade en resa, skulle vara totalt meningslös för den händelse man accepterar uppfattningen att resan börjar före fartygets avgång från den hamn som bildar startpunkten för resan. Enligt denna uppfattning skulle tydligen sjöpanträtt alltid uppkomma vare sig barlastresan och lastresan betraktas som två självständiga resor eller som en resa. Uttrycket "resans fortsättande" skulle icke få någon inskränkande effekt.

Den rätta uppfattningen torde i stället vara, att resan i detta sammanhang icke kan anses påbörjad, förrän fartyget avgår från den hamn, som utgör resans startpunkt. Denna mening betyder icke ett förnekande av uppfattningen att resan inom ramen för sjöpanträttskapitlet i och för sig omfattar perioderna före fartygets avgång från hamnen och efter dess ankomst till lossningshamn. I 268 och 269 §§ är det sålunda fullt

[72] Rygh s. 62 not 2, Dybwad i ND 1949 s. VII f. Den senare menar att resan börjar redan då fartyget anmäler sig klart för lastning och fortsätter till dess lossningen har slutförts.

klart att de nämnda perioderna skall inräknas i resan. Om rekvisitet "resans fortsättande" i 267 § 5. skall få någon självständig betydelse, måste emellertid resans begynnelsepunkt fastställas till fartygets avgång. Denna mening har omfattats av de flesta författare, som kommenterat denna fråga, och den har även stöd i rättspraxis.[73]

När domstolarna vägrat sjöpanträtt för utgifter som uppkommit på grund av befälhavarens rättshandlingar i hamn där resan börjat, har emellertid i de flesta fall frågan icke ställts på sin spets.

I ND 1950 s. 390 (Bergen) gjorde emellertid leverantören gällande sjöpanträtt för leverans av bunkers, som levererades innan fartyget skulle ge sig iväg, men efter det att lasten inlastats. Lastningshamnen var resans begynnelsehamn och leverantören menade, att resan påbörjats när fartyget började lasta och att därför leveransen skett till fortsättande av resan. Domstolen vägrade sjöpanträtt med motiveringen, att meningen med uttrycket "resans fortsättande" var att förhindra uppkomsten av sjöpanträtt för den utrustning, som fartyget får i en hamn, där en ny resa börjar.[74]

I ND 1955 s. 174 (Eidsivating) underkändes sjöpanträtt för leverans av bunkers i Fagerstrand, dit fartyget avgått efter utrustning för ny resa i Oslo, med motiveringen att Fagerstrand såväl geografiskt som kommersiellt hörde till Oslo och att resan därför ej kunde anses påbörjad förrän fartyget avgått därifrån.

I ND 1962 s. 207 (Oslo) underkändes sjöpanträtt för leverans av utrustning och proviant till ett fartyg i Haugesund för en resa till Island. En del av leveransen skedde medan fartyget låg vid varv inom hamnområdet för reparation, medan resten levererades sedan fartyget hade gått till lastkajen för att intaga lasten. Leverantören gjorde gällande sjöpanträtt för den del av leveransen, som effektuerades sedan fartyget ankommit till lastkajen och menade att denna leverans skedde till resans fortsättande. Domstolen fann emellertid att resan i relation till 267 § 5. icke påbörjats förrän fartyget lämnat lastkajen.[75]

Med ledning av dessa avgöranden torde man få antaga, att en resa enligt 267 § 5. SjöL börjar först sedan fartyget avgått från den hamn, som utgör begynnelsehamn för resan. En förflyttning av fartyget inom hamnområdet kan icke uppfattas såsom ett anträdande av resa och ej

[73] Beckman i FJFT 1938 s. 382 ff., densamme i Handbok, s. 237, Köhler i FJFT 1938 s. 387, Jantzen, Rederansvar, s. 50, Övden i ND 1949 s. 456, Ameln s. 13, 31 f., Knoph s. 363 not 1. Se också ND 1931 s. 63 (DH), 1936 s. 349 (Bergen), 1945 s. 299 (Oslo), 1950 s. 390 (Bergen), 1952 s. 530 (FH), 1955 s. 174 (Eidsivating), 1958 s. 315 (Bergen), 1962 s. 207 (Oslo).

[74] Jfr ND 1937 s. 1 (NH), 1945 s. 299 (Oslo), 1955 s. 174 (Eidsivating).

[75] Jfr Dybwad i ND 1962 s. V.

heller en förflyttning till någon annan ort, som är att betrakta som tillhörande hamnområdet i mera vidsträckt bemärkelse.

Å andra sidan kan det ej uppställas något krav på att fartyget efter avgång från begynnelsehamnen måste företa någon längre förflyttning, för att rekvisitet "resans fortsättande" skall vara tillämpligt. Det torde ur denna synpunkt vara betydelselöst, om den mellanhamn, som fartyget uppsöker, ligger på långt avstånd eller på minsta möjliga avstånd från avgångshamnen.[76] I detta sammanhang kan det också påpekas, att sjöpanträtt icke kan underkännas, därför att fartyget avgått från begynnelsehamnen bristfälligt utrustat.[77] 267 § 5. uppställer icke, såsom den tidigare gällande ansvarsbegränsningsregeln i 254 § 8., något krav på att fartyget vid avgången skall ha fullständigt provianterat och utrustat.[78] En förflyttning från avgångshamnen till närmaste hamn för att där bunkra eller proviantera, kan därför icke betraktas som en självständig resa, utan ingår vanligtvis som ett led i en större ekonomisk enhet.[79]

Det torde ej vara lika betydelsefullt att så exakt ange resans slutpunkt. Om fartyget för last, kan den pågående resan icke anses slutförd förrän tidigast då lasten lossats. Detta innebär att en ny resa icke kan börja förrän tidigast vid denna tidpunkt. Ett fartyg kan sålunda icke samtidigt utföra flera resor.

I ND 1958 s. 315 (Bergen) yrkade en skeppshandlare sjöpanträtt för sin fordran på grund av leveranser till ett fartyg i Rotterdam. Fartyget lossade en last i denna hamn och hade under resan dit blivit kontraherat för en lastresa från Hamburg, som förutsatte barlastgång från Rotterdam till Hamburg. Skeppshandlaren menade, att den senare resan började vid fraktavtalets ingående, och att därför leveranserna i Rotterdam hade skett till resans fortsättande. Domstolen fastslog att en ny sammanhängande resa innefattande barlastresa och lastresa började i Rotterdam, men att den tidigare lastresan måste slutföras, innan den nya resan kunde påbörjas. Sjöpanträtt underkändes därför.[80]

---

[76] Jfr Schaps-Abraham II § 757 Einleitung.

[77] Se ND 1937 s. 1 (NH), 1954 s. 298 (NH). Jfr Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 65, Rygh s. 104, Jantzen, Rederansvar, s. 133, Smeesters-Winkelmolen I s. 69. Se dock en motsatt uppfattning uttryckt av Carrus s. 165 och i ND 1956 s. 358 (DH) samt i en dom av Gbg:s RR den 26 juni 1963, T 851/1963.

[78] Detta antas av Carrus s. 165; jfr häremot Smeesters-Winkelmolen I s. 69.

[79] Annan uppfattning i ND 1956 s. 358 (DH) och Gbg:s RR dom den 26 juni 1963, T 851/1963.

[80] Jfr UfR 1941 s. 1 (DH).

7. *Sammanfattning*

Resultatet av den här företagna undersökningen kan sammanfattas på följande sätt. Resebegreppet i sjöpanträttskapitlet motsvarar den kortaste aktivitetsperioden inom ramen för ett fartygs verksamhet — nautiska resor och uppehåll i hamn — som i varje konkret tillfälle bildar en naturligt sammanhållen enhet för en beräkning av fartygets inkomster och utgifter. Det sagda avser den kommersiella sjöfarten och avgörande för vad som utgör en resa eller flera resor är sålunda det ekonomiska ändamålet, den ekonomiska enheten. Det är inom denna sektor av sjöfarten som problemen med avseende på tillämpningen av 267 § 5. har sin största betydelse.

Syftet med att uppställa en definition av resebegreppet är emellertid att denna skall kunna tillämpas på alla former av sjöfart, alltså även den icke kommersiella sektorn. De svårigheter, som därvid uppkommer att anpassa den givna definitionen till den verksamhet som utövas av icke kommersiella fartyg, kan övervinnas på ett naturligt sätt, genom att man tar hänsyn till ändamålet med verksamheten och formerar reseenheten i enlighet härmed. Resan kan sålunda sägas börja när fartyget erhåller huvuddelen av sin utrustning för den tillämnade resan och sluta, när fartyget har fullföljt den uppgift för vilket utrustning skedde.

Den här hävdade uppfattningen tar sin utgångspunkt i den från tysk rätt härledda definitionen av resebegreppet. Enligt denna börjar en ny resa varje gång fartyget utrustas på nytt, eller när resan anträdes efter nytt fraktavtal, eller efter en fullständig, icke endast tillfällig lossning av lasten. Med hänsyn till att nutidens sjöfart bedrives under förhållanden som i mycket avviker från vad som gällde vid tiden för denna regels tillkomst, har det varit nödvändigt att ytterligare kvalificera definitionen, utan att fördenskull avlägsna sig från densamma.

I trampfart kan sålunda resan komma att omfattas av en barlastresa och en efterföljande lastresa eller omvänt en lastresa följd av en barlastresa. Den ekonomiska enheten kan också bestå av två på varandra följande lastresor. Å andra sidan kan omständigheterna i det konkreta fallet ge vid handen att barlastresan måste anses utgöra en särskild resa med självständigt ändamål, t.ex. om fartyget efter lossning av all last avgår till annan hamn för att reparera, utan att dessförinnan vara engagerat på grund av nytt fraktavtal. De minsta enheter, som på detta sätt kan utgöra en särskild resa, utgörs av barlastresa respektive lastresa.

I linjefarten bildar varje resa mellan ändstationerna en resa. Detta

gäller under förutsättning att fartyget slutligen blir totalt utlossat under uppehåll i sluthamnen på utresa eller hemresa, oavsett att last lossas respektive lastas i mellanhamnar under resan mellan ändstationerna. Om däremot fartyget icke på hela tiden är utan last, torde det vara mera naturligt att betrakta utresan och hemresan som en ekonomisk enhet och sålunda som en resa.[81]

Det är betydligt svårare att fastställa vad som utgör en resa i de fall, där man varken kan tala om barlastresa eller lastresa. Med avseende på fiskefartyg och andra fångstfartyg synes man kunna betrakta såsom en resa hela perioden från det fartygen utrustas tills dess de återkommer med fångsten. Omständigheterna i varje särskilt fall kan emellertid ge anledning till att uppdela perioden på mindre enheter och därvid på flera resor, t.ex. vid fiske från fast stationsort. Beträffande andra fartyg, såsom bärgningsfartyg, isbrytare, bogserare eller muddermaskinverk, torde resan omfatta hela den period, under vilken fartyget är engagerat för ett visst arbete, utan att avbrott, som är föranledda av att fartyget skall komplettera sina förråd, skall medföra en uppdelning av perioden i mindre enheter.

Resan, uppfattad på sätt ovan beskrivits, omfattar hela tiden under vilken fartyget är engagerat för ett visst ändamål och begreppet resa innefattar därför aktivitet före avgång från hamn och efter ankomst till hamn. Trots detta måste emellertid resebegreppet i relation till uttrycket "resans fortsättande" fastlåsas till tidsperioden mellan fartygets avgång från begynnelsehamnen och dess ankomst till sluthamnen. Det innebär att utgifter, som uppkommit i begynnelsehamn eller sluthamn, icke är förenade med sjöpanträtt i fartyget enligt rekvisitet "avtal eller åtgärder som företagits av befälhavaren till resans fortsättande".

---

[81] Brækhus, Liber Amicorum, s. 28.

Kapitel X

INNEBÖRDEN AV REKVISITET "KRÄVES"

1. *Inledande anmärkningar och problemställning*

Enligt 267 § 5. är det endast åtgärder som *kräves* för fartygets bevarande eller resans fortsättande, vilka kan ge upphov till sjöpanträtt. Den franska originaltexten använder uttrycket "pour les besoins réels", vilket i den officiella svenska översättningen återges med orden "verkligen kräves".[1] Överensstämmande med den norska och finska lagtexten har den svenske lagstiftaren dock stannat för uttrycket "kräves", medan man däremot i den danska texten återfinner uttrycket "virkelig nødvendigt".

Det finns emellertid inget skäl att antaga att man från bland annat svensk sida haft för avsikt att lindra förutsättningarna för sjöpanträttens uppkomst genom att slopa ordet "verkligen". Uttrycket "verkligen kräves" hade medtagits i de delegerades förslag till lagstiftning på området. På tillskyndan av lagrådet kom ordet "verkligen" att utelämnas i det slutligen antagna förslaget, enär det ansågs överflödigt.[2] Det torde därför vara klart att man vid tillämpningen av 267 § 5. icke har anledning att räkna med att det skall föreligga någon skillnad i tolkningen av den danska och svenska lagtexten eller i förhållande till konventionens uttryck.[3] Det är ej heller troligt att lagstiftaren utan tungt vägande

---

[1] Art. II, 5. Se Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 140, 141. Jfr motsvarande uttryck i de tidigare reglerna om ansvarsbegränsning i 1924 års konvention Art I, 8.

[2] Se NJA II 1936 s. 203.

[3] Jfr motivuttalande i anslutning till den numera upphävda 254 § 8. SjöL av innehåll att "verkligt behov måste föreligga med hänsyn till fartygets bevarande eller resans fortsättande, men att däremot rätten till ansvarsbegränsning icke upphävdes därigenom, att befälhavaren t.ex. upptagit större lån eller sålt mer än behovet krävde (sjölagen 49 §)"; se Wikander sist a.a. s. 30 f.

skäl skulle ha gjort några avvikelser från innebörden av de i konventionen använda uttryckssätten. Några sådana skäl har emellertid icke förelegat.

Den tidigare behandlingen av den allmänna regeln om befälhavarens ställningsfullmakt enligt 64 § SjöL[4] har givit vid handen, att redarens bundenhet beträffande de av befälhavaren utom fartygets hemort avslutade rättshandlingarna icke är beroende av att dessa varit nödvändiga för fartygets bevarande eller resans utförande. Enligt 64 § är det tvärtom tillräckligt att befälhavarens åtgärder *avser* något av de ändamål, vilka anges i regeln. Vid en jämförelse mellan de i 64 § och 267 § 5. använda uttrycken finner man därför, att det uppställs större krav för att de av befälhavaren företagna åtgärderna skall ge upphov till sjöpanträtt.

En förutsättning för att en av befälhavaren utom hemorten företagen åtgärd skall medföra uppkomst av sjöpanträtt är sålunda, att densamma *kräves* för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Härmed vill man utmärka att det måste föreligga ett verkligt behov.[5] Avsikten har emellertid icke varit att uppställa krav på att det skall vara en verklig nödsituation i den meningen, att befälhavaren icke på annat sätt kan tillgodose fartygets behov. Icke heller menas därmed, att nödvändigheten skall vara så omedelbart förestående att det föreligger faktisk omöjlighet att utnyttja fartyget, såsom t.ex. att det är nödvändigt att inta bunkers just i mellanhamnen X. Nödvändigheten med avseende på åtgärder till resans fortsättande måste däremot stå i sådant samband med resan att, även om behovet icke är omedelbart förestående, detta dock kommer att aktualiseras innan resan kommer till sitt slut. I fråga om åtgärder till fartygets bevarande åter, vilka enligt vad tidigare sagts icke behöver stå i samband med någon konkret resa,[6] torde dock gälla, att nödvändigheten måste vara omedelbart förestående i den betydelsen, att fartyget faktiskt icke kan utnyttjas effektivt, om icke åtgärden vidtages. Det innebär med andra ord att t.ex. reparationer, som kan anstå, icke faller under stadgandets bestämning att åtgärden skall krävas för fartygets bevarande eller resans fortsättande.

Det är vid tillämpningen av detta särskilt uppställda rekvisit som frågan uppkommer, hur nödvändigheten i varje enskilt fall skall konsta-

---

[4] Se Kap. IV:2 och VIII:2.

[5] Se ovan not 3.

[6] Se ovan Kap. VIII:3.

teras, samt vilka krav som omfattas av det använda uttrycket. Kan tredje man-medkontrahenten förlita sig på befälhavarens uppgifter beträffande att en av denne vidtagen åtgärd verkligen kräves för fartygets bevarande eller resans fortsättande? Eller skall nödvändigheten, och därmed frågan huruvida rekvisitet "kräves" är uppfyllt, fastställas efter en rent objektiv bedömning av föreliggande fakta?

Frågan om rätta tolkningen av uttrycket "kräves" kommer att utgöra föremålet för undersökningen i förevarande kapitel. Det har befunnits lämpligt att såsom bakgrund härtill ge en närmare redogörelse för de i sjölagen uppställda reglerna om befälhavarens ställningsfullmakt; just genom en kontrastering av de i 64 § och 267 § 5. använda uttrycken "avser" resp. "kräves" kan man nämligen förvänta sig att finna bedömningspunkter, vilka får betydelse för besvarandet av den uppställda frågan. Ett annat skäl för att i detta sammanhang behandla reglerna om befälhavarens ställningsfullmakt är, att den speciella regeln i 64 § andra stycket, avseende befälhavarens behörighet att på redarens vägnar uppta lån eller pantsätta eller sälja av redarens gods, uppställer rekvisit, som har direkta beröringspunkter med sjöpantregelns nödvändighetsrekvisit. Befälhavaren är nämligen endast behörig att företa nu nämnda rättshandlingar om det föreligger *behov* av medel för fartygets bevarande eller resans utförande. I motsats till 267 § 5. föreskriver emellertid 64 § 2 st. vidare att, för den händelse rättshandlingen icke var behövlig, den ändå är bindande för redaren om tredje man var i god tro. Detta förhållande ger anledning att undersöka, i vad mån en analogisk tillämpning av denna princip med hänsyn till övriga likheter i reglerna kan förekomma vid tolkningen av uttrycket "kräves", eller om tvärtom ett motsatsslut skall antagas med hänsyn till att principen icke uttryckligen upptagits i sjöpanträttsregeln.

Undersökningen kommer att disponeras på följande sätt. Först lämnas en redogörelse för reglerna i 64 § avseende befälhavarens behörighet att med bindande verkan för redaren företa rättshandlingar (2). Denna redogörelse avser icke att belysa vilka åtgärder som i och för sig faller inom ramen för den av regeln angivna bestämningen av befälhavarens fullmakt. Ett studium härav har redan företagits inom ramen för kap. VIII. Avsikten är i stället att undersöka den metod, vilken kommer till användning när den avsedda fullmaktens gränser skall fastställas. Resultatet av denna undersökning får sedan bilda bakgrund till en redogörelse för de uppfattningar, som avspeglas i doktrinen och

rättspraxis med avseende på tolkningen av rekvisitet "kräves" i 267 § 5. (3). Det redovisade materialet analyseras slutligen närmare i ett följande avsnitt (4), varvid ett försök görs att utvinna en enhetlig princip för tolkningen av det uppställda rekvisitet.

2. *Fartygsbefälhavarens ställningsfullmakt*

Befälhavarens ställningsfullmakt regleras i 64 §, såsom framgått redan av det tidigare anförda. Befälhavaren är sålunda i denna sin egenskap behörig att på redarens vägnar företa rättshandlingar, som avser fartygets bevarande eller resans utförande. I andra stycket av samma stadgande föreskrivs vidare: "Medel för ändamål som avses i första stycket äger befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten. Var rättshandlingen ej behövlig, är den ändock bindande om tredje man var i god tro." En jämförelse mellan innehållet i första och andra styckena ger vid handen, att lagstiftaren uppställt ett särskilt behovsrekvisit, vilket måste vara uppfyllt för att befälhavaren skall vara behörig att upplåna medel eller pantsätta eller sälja av redarens gods. Det framgår emellertid också av en sådan jämförelse, att verkan av det uppställda rekvisitet lindrats i förhållande till tredje man, därigenom att den sistnämndes goda tro är tillräcklig för att den av befälhavaren företagna rättshandlingen skall vara bindande för redaren, även om det objektivt sett icke förelegat något behov av att anskaffa medel genom upplåning eller på annat beskrivet sätt.

Om anledningen till denna skillnad i befälhavarens behörighet med avseende på upplåning och andra rättshandlingar har de kommitterade uttalat följande i anslutning till framläggandet av 1887 års förslag till sjölag: "Aftal angående fartygets utrustning, proviantering och underhåll innebära i sig sjelfva kriteriet på, att de afse resans utförande; men då penningar enligt sin natur kunna användas för hvilket ändamål som helst, måste man för befälhavarens befogenhet att på redarens kredit anskaffa sådana fordra, att ett fall föreligger, der penningar otvifvelaktigt erfordras för fartygets behof. Föreligger ett sådant fall, då är tredje man i sin goda rätt, om han försträcker de medel, som erfordras, eller köper gods, som befälhavaren för medels anskaffande föryttrar. Från samma uppfattning utgår 42 § Sjöl., då den stadgar, att långifvarens rätt, der han varit i god tro, icke förringas deraf, att befälhafvaren

annorledes haft penningar till sitt förfogande eller att medlen icke blifvit för det afsedda ändamålet använda, hvilket senare stadgande icke ansetts nödigt att i förslaget upptaga. I 42 § Sjöl. föreskrifves, att befälhafvaren skall låta behofvet bestyrkas genom besigtning eller konsuls eller annan myndighets intyg. Detta stadgande har förslaget i 176 § upptagit i fråga om bodmerilån; men i öfrigt har uttrycklig föreskrift derom ej ansetts behöflig. Äfven om besigtnings nödvändighet i det speciela fallet ej följer af 43 §, lärer nödig försigtighet bjuda, att långifvaren gör en dylik bevisnings anskaffande till vilkor för lånets beviljande."[7]

Av detta uttalande framgår att skillnaden förelegat redan i 1864 års sjölag. Principen om att låta befälhavarens upplåning av medel bestyrkas genom intyg från offentlig myndighet återfinns emellertid redan i 1667 års sjölag.[8] Avsikten härmed var att uppställa kontroll till förekommande av missbruk av befälhavarens rätt att ingå förbindelser för rederiets räkning.[9] Eftersom pengar icke är predestinerade att användas för det ändamål vartill de upplånats, ansåg man fullt riktigt, att det förelåg skäl att begränsa befälhavarens behörighet i detta avseende. Detta åstadkom man genom att göra behörigheten beroende av att det förelåg ett behov. Innebörden härav är att tredje man ålagts en viss undersökningsplikt, som icke förefinns beträffande andra av befälhavaren företagna rättshandlingar. För att icke denna undersökningsplikt skall bli alltför långtgående och därmed hela regeln illusorisk, har det dock befunnits nödvändigt att begränsa den genom att tillmäta tredje mans goda tro betydelse. Angående innebörden härav uttalas i förarbetena till 1891 års sjölag att den omständigheten, att befälhavaren icke saknat nödiga medel till bestridande av en utgift för vilken han anskaffat penningar genom lån eller genom att sälja av lasten, icke skäligen borde föranleda, att långivaren eller godsets köpare rubbades i sin rätt därför, att han icke kunde förebringa omständigheter, som gjorde antagligt, att han handlat i god tro; det vore däremot i sin ordning, att långivares eller köpares rätt blev beroende därav, att omständigheter kunde förebringas, vilka gav vid handen, att en utgift av den i stadgandet angivna beskaffenheten verkligen varit av behovet påkallad.[10]

---

[7] Se Motiv 1887 s. 51, NJA II 1891 s. 45.

[8] Skiplego B. 12, 15 och 16, Bodmeri B. 8, 9. Jfr Motiv 1863 s. 86 f.

[9] Se Motiv 1863 s. 87.

[10] Se SOU 1936:17 s. 48.

Detta uttalande får uppfattas så att man i 49 § 2 st. av 1891 års sjölag lagt bevisbördan på tredje man-medkontrahenten. Det föreskrevs där att den omständigheten, att befälhavaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, eller upptagit större lån eller sålt mer, än behovet krävde, var utan verkan till förringande av långivarens eller köparens rätt, där lånet upptagits eller försäljningen skett under sådana omständigheter, *att långivaren eller köparen må antas ha varit i god tro.*[11] Bevistemat är sålunda här att medkontrahenten skall visa att det faktiskt förelåg omständigheter, som motiverade befälhavarens åtgärd. Bevis behöver dock ej presteras därom, att befälhavaren verkligen var i behov av pengar,[12] utan endast därom, att det för tredje man såg ut som om han var det. Ej heller behöver tredje man undersöka om befälhavaren är i behov av så stort lån som han upptar, och än mindre måste han konstatera, att befälhavaren verkligen använder pengarna till det ändamål, för vilket lånet upptogs.

Vid 1936 års revision av sjölagen sökte de kommitterade att i sitt förslag undvika att lägga en markerad bevisbörda på tredje man. Det uttalades, att man ansåg uttryckliga bestämmelser härom kunna undvaras med hänsyn till den fria bevisprövningen samt till de svårigheter, vilka var förenade med att uppdra gränsen mellan händelser, där bevisbördan om god tro borde läggas på tredje man, och sådana fall, där redaren hade att styrka ond tro; dessa problem belystes i några svenska avgöranden från 1913.[13] Häremot anförde emellertid lagrådet,[14] att i den mån inget positivt uttlande förekom i lagtexten i fråga om bevisbördans placering, den gängse uppfattningen vore att god tro i allmän-

[11] Se NJA 1913 s. 43 där bevisskyldigheten beträffande ändamål med lån, då befälhavare accepterat växel å belopp gällande för kontant lån till fartyget har lagts på tredje man. Se också ND 1923 s. 447 (Kristiania), 1939 s. 348 (SøHa), UfR 1923 s. 533 (DH) samt Norska motiv s. 77, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 176, Platou s. 204; mera tveksamt Bentzon s. 80. Se Wagner s. 252 och Boyens s. 379 för tysk rätt, där bevisbördan positivt ålägges tredje man. Jfr däremot ND 1904 s. 122 (Landsoverretten Viborg), NRt 1870 s. 229 (NH), 1892 s. 433 (NH), NJA 1913 s. 41 där rederiet ansågs bevisskyldigt angående myckenhet och beskaffenhet av varor som levererats till fartyget och för vilkas betalning befälhavaren utställt växel; se också NJA II 1936 s. 289 f., SOU 1936:17 s. 48.

[12] Jfr Beckman sist a.a. s. 176, Knoph s. 68. Se däremot Platou s. 205.

[13] Se SOU 1936:17 s. 48. De svenska avgörandena som åsyftas är NJA 1913 s. 41 och 43.

[14] Se NJA II 1936 s. 290 f.

het skulle presumeras. Lagrådet förordade därför ett bibehållande av tidigare bevisbörderegel med bevisbördan lagd på tredje man-medkontrahenten och fick härvid medhåll av departementschefen.[15]

Den senaste revisionen av sjölagen har emellertid medfört en ändring härvidlag. Det stadgas sålunda i 64 § 2 st. att om upplåning sker utan att vara behövlig, rättshandlingen ändå är bindande om tredje man är i god tro. Denna regel lägger icke markerad bevisbörda på tredje man. Man har härigenom önskat nå överensstämmelse med regeln i 102 § 2 st. SjöL angående bortfraktarens fullmakt att uppta lån i förhållande till lastägaren. Den gällande utformningen anses i allmänhet böra föranleda att god tro presumeras, och man har antagit, att den fria bevisprövningen helt eller delvis skall reducera betydelsen av den företagna ändringen.[16]

Det kan emellertid ifrågasättas huruvida den företagna ändringen överhuvud taget kommer att innebära någon förändring i förhållande till tidigare gällande regel. Man torde knappast kunna undgå att fästa avseende vid de övriga nordiska sjölagarna och denna omständighet kan antas medföra, att bevisbördan i praxis blir kvar hos tredje man.[17]

Den sistnämnda reflexionen för oss tillbaka till betydelsen av det i 64 § 2 st. tillagda behovsrekvisitet i jämförelse med befälhavarens behörighet enligt 64 § 1 st. att företa rättshandlingar, som ej har avseende på upplåning eller försäljning av redarens gods. Den sistnämnda regeln bestämmer, att rättshandlingen skall avse fartygets bevarande eller resans utförande. I motsats till avtalslagens regel om ställningsfullmakt i 10 § 2 st. har behörigheten här givits ett i princip fast avgränsat omfång i den meningen att man bestämt ett område av tillåtna rättshandlingstyper med hänsyn tagen till den speciella ställningen såsom befälhavare. I vissa avseenden har gränsen dragits ganska snävt, såsom när det förutsätts att fullmakten är begränsad till visst bestämt fartyg eller varje särskild resa.[18] I andra avseenden åter är fullmakten tämligen vidsträckt; den täcker sålunda icke enbart sedvanliga åtgärder för

[15] Se NJA II 1936 s. 291.

[16] K. Prop. 145/1966 s. 262, 263 (lagrådet) samt 272 f. (departementschefen). Jfr Rune i SvJT 1968 s. 364.

[17] Se Sindballe s. 221 ff., Jantzen, Godsbefordring, s. 173 f. Jfr Rune i SvJT 1968 s. 364.

[18] Jfr Klæstad, Rederansvaret, s. 86, Beckman sist a.a. s. 150, Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 222, Tiberg, Mellanmansrätt, s. 47.

fartygets bevarande eller resans utförande utan även mera ovanliga rättshandlingar.[19]

Att befälhavarens ställningsfullmakt erhållit ett fast behörighetsomfång innebär emellertid icke att man vunnit absolut klarhet i gränsdragningen för vad befälhavaren har makt att göra med bindande verkan för redaren.[20] Den av befälhavaren företagna rättshandlingen skall till sin art vara sådan att den typiskt sett avser fartygets bevarande eller resans utförande. Häri ligger det för ställningsfullmakten grundläggande kravet på synbarhet, dvs. vad tredje man kan eller bör uppfatta.[21] Detta utgör en subjektiv bestämning och det torde därför föra alltför långt att påstå, att tredje mans goda tro icke har någon relevans för fastställandet av behörighetsgränsen. Avgörande är vad befälhavaren avser med den företagna åtgärden, och detta är ett subjektivt kriterium. Medkontrahentens goda tro å andra sidan angår dels existensen av befälhavarens subjektiva syfte, dels ock frågan huruvida åtgärden till sin typ och beskaffenhet objektivt sett faller in under den i regeln lämnade bestämningen.[22]

Om man nu föreställer sig, att befälhavaren inköper kol till sitt fartyg men att detta drives med olja, så kan denna rättshandling icke vara bindande för redaren. Men detta beror icke på att behörigheten icke omfattar inköp av bunkers. Ett sådant inköp är otvivelaktigt en handling som typiskt sett faller inom de av lagen angivna typerna av rättshandlingar. Ett underkännande av rättshandlingens giltighet grundar sig i detta fall i stället på medkontrahenten icke kan anses vara i god tro beträffande omständigheter, om vilka de rent yttre förhållandena skäligen borde lämna honom upplysning. Grundläggande för befälha-

[19] Se Klæstad, sist a.a. s. 85, Beckman sist a.a. s. 151, Grönfors sist a.a. s. 222.

[20] Jfr Grönfors sist a.a. s. 223, 240 f.

[21] Se dock Grönfors sist a.a. s. 90 som anmärker att synbarheten icke bör uppfattas som ett i själva behörighetens begrepp ingående element. Jfr Karlgren i SvJT 1962 s. 259 f. och Tiberg sist a.a. s. 48 f.

[22] Jfr det såsom skolexempel på ställningsfullmakt anförda hembiträdesfallet, Bet. 1914 s. 72 i.f., Grönfors sist a.a. s. 189, Tiberg sist a.a. s. 39, 48, Hult, Civilrättsliga spörsmål, s. 21. Hembiträdet anses kunna köpa på kredit med bindande verkan för husbonden för mindre belopp men ej för några större summor, jfr hovrättsfallet SvJT 1934 rf s. 34. Om tredje man känner till att husbonden ej vill att hembiträdet skall köpa på kredit ens för mindre belopp är han i ond tro och rättshandlingen blir icke bindande för husbonden; jfr Tiberg sist a.a. s. 39, 48.

varens behörighet, dvs, hans förmåga att binda huvudmannen, är sålunda principen om synbarhet för tredje man.[23]

Om befälhavaren, för att ta ett annat exempel, beställer bunkers till fartyget, trots att fartygets behov därav redan är tillgodosett, blir denna rättshandling gällande mot redaren under förutsättning att tredje man icke var i ond tro. Anledningen härtill är, att rättshandlingen typiskt faller in under den av lagen angivna behörigheten. Avgörande är vad som objektivt sett ur tredje mans synpunkt utgör en rättshandling till fartygets bevarande eller resans utförande. Tredje mans eller befälhavarens subjektiva uppfattning i detta avseende har icke någon betydelse. Faller åtgärden objektivt sett utanför de av lagen uppdragna gränserna, dvs. är åtgärden typiskt sett icke någon åtgärd till fartygets bevarande eller resans utförande, ligger rättshandlingen utanför befälhavarens behörighet. Det vore också högst betänkligt och föga överensstämmande med huvudmannens intresse att låta den subjektiva uppfattningen vara utslagsgivande beträffande behörighetens omfattning.[23a] Att så icke heller kan vara fallet framgår därav, att fartygsbefälhavarens ställningsfullmakt historiskt sett snarast varit en förelöpare till och en modell för den allmänna civilrättsliga ställningsfullmakten.[24]

Det utmärkande kriteriet för befälhavarens ställningsfullmakt enligt 64 § är principen om synbarhet för tredje man. Det är hans intagande av ställningen som befälhavare på ett fartyg, som utgör det för tredje man synbara faktum av vilket han kan hämta upplysning angående fullmaktens existens och innehåll. Såsom redan tidigare påpekats, anger emellertid stadgandet vissa typer av rättshandlingar, vilka kan företagas av befälhavaren med bindande verkan för redaren.[25] Regeln avser ett bestämt fartyg och att det skall vara fråga om åtgärder till detta fartygs bevarande. Behörigheten är sålunda inskränkt till det fartyg, över vilket befälhavaren faktiskt har befäl. Att detta är avsikten behöver icke närmare utredas med hänsyn till att en befälhavare icke samtidigt kan föra

[23] Detta torde utgöra den i praktiken vanliga utgångspunkten, se Grönfors sist a.a. s. 90. Det bör emellertid här framhållas att samme förf. med stöd av rättsfallet NJA 1953 s. 566 hävdar den uppfattningen, att det ej är nödvändigt att behörigheten vid ställningsfullmakt framgår av för tredje man synbara yttre omständigheter, se Grönfors sist a.a. s. 87 ff. Se dock Karlgren i SvJT 1962 s. 259 f. och Tiberg sist a.a. s. 48 f.

[23a] Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 157.

[24] Se Grönfors sist a.a. s. 221.

[25] Se ovan Kap. III: 2 s. 95 ff.

befäl på flera fartyg. Lagen talar också om fartygets bevarande i bestämd form. Befälhavaren kan sålunda icke lagligen vidtaga åtgärder som har avseende på andra fartyg, som tillhör rederiet.

Inom behörigheten faller också rättshandlingar, som avser resans utförande. Bestämmande för en tolkning av innebörden av detta uttryck är i första hand vad som tidigare sagts, nämligen att det rör sig om ett bestämt fartyg. Behörigheten omfattar sålunda rättshandlingar, som avser detta fartygs utförande av resa. Vad angår innebörden av uttrycket "resans utförande" torde vidare kunna fastslås att det gäller en viss bestämd resa.

Det ligger nära till hands att antaga att, enär befälhavaren intager ställningen som sådan, med vilken enligt 64 § följer viss behörighet att ingå rättshandlingar och tredje man har rätt att hålla sig till detta yttre förhållande, frågan om behörighet föreligger blir att avgöra enbart på grundval av synbara omständigheter. Så är emellertid icke fallet.[26] Behörighetsbegreppet innefattar icke i och för sig ett krav på synbarhet i fråga om alla för behörigheten relevanta fakta. Men på grund av behörighetsbegreppets oavhängiga betydelse vid självständiga fullmakter, vilket sammanhänger med att behörighet och befogenhet icke behöver sammanfalla vid dessa fullmakter, kommer i praktiken behörigheten regelmässigt att framgå av för tredje man synbara omständigheter. Av detta förhållande kan då felaktigt dras den slutsatsen, att synbarheten är ett i behörigheten ingående moment.

I stället torde det förhålla sig så att man, för att avgöra om en viss rättshandling faller inom gränserna för befälhavarens behörighet, har stora möjligheter att utifrån ändamålsavväganden fritt pröva, vem av kontrahenterna som har att bära risken för medkontrahentens bristande kunskap rörande ett visst sakförhållande. Då man sålunda har att fastställa om en viss åtgärd av befälhavaren avser fartygets bevarande eller resans utförande, skall man icke undersöka huruvida sakförhållandena varit synbara för tredje man och i den mån så icke varit fallet säga sig att rättshandlingen fallit utom behörigheten. Men man skall undersöka om åtgärden varit ägnad att tillgodose de i 64 § angivna ändamålen, så att det för en aktsam tredje man måste ha framstått som om åtgärden föll inom behörigheten. Man kan också uttrycka förhållandet så, att tredje man skall ha rätt att härvid utgå ifrån befälhavarens uppgifter, därest dessa icke är uppenbart oriktiga.

[26] Se Grönfors sist a.a. s. 87 ff.

64 § lägger sålunda ingen aktivitet, ingen direkt undersökningsplikt på tredje man. De typer av rättshandlingar som avses med regeln är mindre farliga för redaren, eftersom de i sig själva innebär kriteriet på att de avser resans utförande. För att rättshandlingar som företas med stöd av 64 § skall anses vara bindande för redaren fordras endast, att tredje man haft rimlig grund att tro, att rättshandlingen avsåg resans utförande.

Vid befälhavarens upptagande av lån eller försäljning av gods är det emellertid större fara för att han skall missbruka sin representationsmakt till skada för redaren. Tredje man, som ger lånet eller köper godset, skall därför vara i begrundad god tro med hänsyn till dessa rättshandlingars *nödvändighet*.[27] Ett verkligt behov skall föreligga. Om långivaren eller köparen skall vara säker måste han skaffa sig upplysningar, som visar, att det belopp som sökes verkligen är nödvändigt för ändamål som omnämnes i 64 §. Enligt 64 § 2 st. skall lånet eller försäljningen ha viss karaktär, och där föreskrives vidare att god tro med hänsyn till omständigheterna skall ha förelegat. Det får därför fordras upplysning om att objektiva omständigheter förelegat för tredje man, vilka bibringat honom den absoluta uppfattningen, att lånet eller försäljningen var verkligt nödvändig.

Vad som markerar skillnaden mellan stadgandets första och andra stycken är sålunda att man i andra stycket uppställt ett särskilt rekvisit, ett nödvändighetsrekvisit. Detta rekvisit har icke avseende på behörigheten eller fullmaktens gränser utan på det upptagna lånets karaktär. Godtros-rekvisitet i detta stadgande har sålunda icke avseende på fullmakten utan på det upptagna lånet, denna handlings egenskap av nödig, nyttig eller överflödig rättshandling.

I 1936 års förslag till revision av sjölagen hade de kommitterade sammanfört befälhavarens allmänna fullmakt samt hans fullmakt att uppta lån till ett och samma stadgande. I andra stycket av denna föreslagna regel hade upptagits en bestämmelse av följande lydelse: "Har befälhavaren överskridit sin behörighet eller handlat i strid med särskild föreskrift av redaren, vare rättshandlingen ändock för redaren bindande, där tredje man var i god tro."[28] Förslaget gick såtillvida längre än motsvarande stadgande i 1891 års sjölag, som det helt allmänt berörde

[27] Se Klæstad, Rederansvaret, s. 89 f., Knoph s. 68, Grundtvig I s. 43, Sindballe s. 221, Beckman sist a.a. s. 175 ff., Bentzon s. 80, Platou s. 204.

[28] 48 § i förslaget. Se SOU 1936:17 s. 4, 48.

överskridande av behörigheten och sålunda icke begränsats att gälla lån och försäljning. Anledningen sades vara en önskan att bringa sjölagens terminologi i överensstämmelse med den, som begagnas av avtalslagen.[29] Lagrådet ifrågasatte emellertid om förslaget härvid bragts i överensstämmelse med denna lags terminologi. Det påtalades, att avtalslagen, som själv icke uttryckligen behandlar det fallet att en fullmäktig överskridit själva fullmakten, med fullmäktigens behörighet avsåg just hans makt att genom rättshandlingar förplikta huvudmannen och sålunda icke torde få anses räkna med att behörigheten skulle kunna överskridas med bindande verkan för huvudmannen, om den med vilken rättshandlingen slutits varit i god tro.[30] Med anledning av lagrådets erinran i detta avseende, blev förslaget föremål för en omarbetning, som i huvudsak innebar en återgång till de stadganden, som återfanns i 49 § i dess ursprungliga lydelse.[31]

Ett överskridande av behörigheten eller m.a.o. företagandet av en rättshandling som faller utom fullmaktens gränser medför sålunda icke någon bundenhet för huvudmannen, även om tredje man skulle vara i god tro.[32] Detta sammanhänger med att det i fullmaktsrätten uppställda insiktsrekvisitet hänför sig till förevaron av inskränkande föreskrifter eller omständigheter, som icke kan vara iakttagbara för tredje man.[33] Denna huvudregel återfinns i 11 § 1 st. avtalslagen, där det föreskrivs att om fullmäktigen handlat i strid mot särskilda inskränkande föreskrifter av fullmaktsgivaren, rättshandlingen ej är gällande mot denne, om tredje man insåg eller bort inse, att fullmäktigen överskred sin befogenhet.

Den prövning, som förekommer i avsikt att fastställa huruvida en av

[29] Se SOU 1936:17 s. 46, NJA II 1936 s. 290.

[30] Se NJA II 1936 s. 290; jfr Almén-Eklund, Om avtal, s. 46, Tiberg, Mellanmansrätt, s. 47.

[31] Se NJA II 1936 s. 291.

[32] Fallet kan likställas med den situation, där någon handlar som fullmäktig för annan utan att ha någon fullmakt alls, jfr Almén-Eklund, Om avtal, s. 45 f. Här påtalas dock dels att huvudmannen kan ratihabera rättshandlingen, vilket har till följd att den blir bindande, dels ock att rättshandlingen kan bli bindande på grund av stadgandet i 18 kap. 3 § 2 punkten handelsbalken; jfr Tiberg, Mellanmansrätt, s. 52 ff. Märk också i detta sammanhang frågan huruvida huvudmannen såsom principal kan hållas ansvarig för fullmäktigens handlingar och sålunda bli ersättningsskyldig gentemot tredje man; se härom Tiberg, Mellanmansrätt, s. 54 och den närmare diskussionen hos Hult, Om fullmakt, s. 27 ff.

[33] Grönfors sist a.a. s. 191 ff.

befälhavaren företagen åtgärd faller inom ramen för den i 64 § 1 st. sjölagen bestämda omfattningen, företas emellertid med utgångspunkt från hur förhållandet ter sig ur tredje mans synpunkt, dvs. när det betraktas helt objektivt. Detta gäller såväl frågan om den av befälhavaren vidtagna åtgärden till sin art hör till de rättshandlingar, som omfattas av behörigheten, eller undersökningen om rättshandlingen i kvantitativt avseende går utöver fullmaktens gränser. Åtgärden skall avse fartygets bevarande eller resans utförande — det krävs alltså icke att den är absolut nödvändig för något av dessa ändamål. Det måste däremot röra sig om en åtgärd som är rimlig och sedvanlig med avseende på det ändamål, som skall tillgodoses. Man kan därför icke lägga avgörande vikt vid om levererade förnödenheter kvantitativt överskrider ett rimligt behov, t.ex. därför att fartyget redan hade en större behållning därav, eller att reparationer var onödiga med hänsyn till att sådana nyligen företagits.[34] Frågan är, om tredje man hade anledning att tro, att de av befälhavaren beställda varorna någorlunda motsvarande behovet för en kommande resa, eller att reparationerna var rimliga för att bevara fartyget i driftvärdigt skick.

Om däremot åtgärden icke har syftet att tillgodose fartygets bevarande eller resans utförande, ligger den utanför de av lagen angivna gränserna för fullmakten, och redaren blir icke bunden av befälhavarens rättshandling, försåvitt icke densamma företagits på grund av en honom meddelad särskild fullmakt. Klart utanför behörighetsomfånget faller sålunda åtgärder, som avser ett annat av rederiets fartyg än det på vilket befälhavaren för befäl, eller åtgärder, som har ett vidare syfte än att tillgodose behoven för den förestående resan.[35]

Frågan om viss av befälhavaren företagen rättshandling kan anses falla inom det av lagen angivna behörighetsomfånget har några gånger prövats i fall, där befälhavaren samtidigt varit redare och huvudfrågan

[34] Se t.ex. ND 1924 s. 33 (Søndre Landsret).

[35] Klæstad, Rederansvaret, 86 ff., Knoph s. 65, Tiberg sist a.a. s. 47, Beckman sist a.a. s. 150, Sindballe s. 219 ff., Platou s. 203. Jfr ND 1905 s. 453 (NH) om företagande av klassificeringsreparationer. Avgörandet daterar sig från tiden före sjölagsreformen med anledning av införandet av reglerna i 1924 års ansvarsbegränsningskonvention och 1926 års sjöpanträttskonvention; se numera Sindballe s. 219, Beckman sist a.a. s. 154. Jfr härmed avgörandena i ND 1928 s. 117 (NH) och NRt 1929 s. 1044 (NH) där rättsvillfarelse med avseende på vilken ort, som var fartygets hemort, ansågs drabba tredje man, som förlitar sig på den på akterspegeln angivna hemorten utan att kontrollera i fartygsregistret.

därför varit, huruvida rättshandlingen företagits av redaren som sådan eller i hans egenskap av befälhavare.[36]

Så har Bergens byrett i ND 1937 s. 153 antagit, att order om byte av motor och påsättning av lösköl utgått från befälhavaren icke i hans egenskap av befälhavare utan såsom redare. Dessa arbeten beordrades efter krav från en av panthavarna i fartyget. Rätten fann att det var tveksamt, om dylika arbeten kunde anses såsom åtgärder till fartygets bevarande. I varje fall fann domstolen, att det icke kunde antas ligga inom befälhavarens fullmakt att träffa avtal om sådana arbeten som här var i fråga — i varje fall icke i fråga om ombyte av motor.

I ett annat fall, ND 1939 s. 164, fann Oslo byrett i betraktande av alla omständigheterna i fallet, att reparationerna och nyanskaffningarna var av så omfattande art i förhållande till fartygets storlek och värde, att befälhavaren icke kunde sägas ha träffat avtal härom i sin egenskap av befälhavare. Fartyget hade grundstött och togs in för reparation. Assuransen täckte större delen av reparationskostnaderna, men befälhavaren hade dessutom beställt en del reparationer och nyanskaffningar som icke stod i förbindelse med haveriet. Verkstaden krävde sjöpanträtt för vad som resterade för haveriräkningen jämte däröver gjorde reparationer. Rätten ansåg det vara av vikt att utreda bl.a., huruvida en objektiv värdering av de föreliggande omständigheterna utgjorde stöd för att avtalet om reparationer m.m. ingåtts av befälhavaren i denna hans egenskap och icke i egenskap av redare. Rätten beaktade därvid följande omständigheter. Fartyget var på 136,83 bruttoregisterton. Det var byggt 1920 och köpt av rederiet 1937 för c:a 41.500 kronor. Det var assurerat för 45.000 kronor. Den samlade skadan på grund av haveriet fastställdes till c:a 12.500 kronor och värdet av fartyget i skadat skick till 21.000 kronor. Verkstadens samlade krav på reparationer och nyanskaffningar uppgick till 19.000 kronor. Härtill kom att befälhavaren lät anskaffa en ny motor, som verkstaden installerade i stället för den gamla. Av den specificerade notan över reparationer, som icke var en följd av haveriet, framgick att det företogs olika reparationer och nyanskaffningar av icke oväsentlig storlek, t.ex. nytt styrhus för 1.175:12, montering i maskinrum m.m. 902:—, skorsten 407:—, trämaterial till styrhus 461:22 samt flera förhållandevis stora belopp till montering osv.

Däremot har Sveriges Högsta domstol i NJA 1939 A 15 (ND 1939 s. 38) ansett, att beställning av vatteninsprutningar för motorn, vilka maskindelars uppgift var att öka motorns effekt och motverka varmgång, föll inom befälhavarens ställningsfullmakt. Befälhavaren var tillika huvudredare. Beställning gjordes för att fartyget skulle kunna deltaga i visst planerat stor-

[36] Jfr Lund i ND 1949 s. 391 f. Se också i detta sammanhang ND 1950 s. 384 (Bergen) där domstolen uttalade att reparation av reverseringsanordningen kunde hänföras till åtgärd för fartygets bevarande i driftklart skick och att beställningen därför låg inom befälhavarens legala fullmakt.

sjöfiske. Verkstaden som levererat varorna yrkade sjöpanträtt för sin fordran. En inteckningshavare bestred yrkandet om sjöpanträtt och anförde, att enär anordningarna icke varit nödvändiga för fartygets bevarande eller för utförande eller fortsättande av resa, befälhavaren icke kunnat uppträda i egenskap av sådan utan allenast i egenskap av redare. Rådhusrätten biföll yrkandet om sjöpanträtt och anförde såsom ostridigt, att den fordran, verkstadsbolagets anspråk på sjöpanträtt avsåge, grundade sig på varuinköp som fartygets befälhavare gjort hos verkstadsbolaget under tid, då fartyget befunnit sig utom sin hemort. I målet hade icke förekommit sådana omständigheter, på grund varav det kunde antagas, att befälhavaren annorledes än i sin egenskap av sådan träffat avtal om inköp av varorna och inköpet hade ägt rum för fartygets behov. Domen fastställdes av Hovrätten och Högsta domstolen. Intressant är Nedre justitierevisionens betänkande. Där framhölls, att i målet upplysts, att maskindelarna anskaffats för att fartyget skulle kunna gå ut på storsjöfiske med en flotta av snabbare och kraftigare fartyg. Revisionen ansåg vidare framgå av utredningen, att sådana maskindelars uppgift var att öka motorns styrka och motverka varmgång och att då icke heller i förevarande fall, såvitt visats, anskaffandet föranletts av att fartygets brukbarhet hade blivit minskad, föll beställningen av maskindelarna icke inom den behörighet, 48 § sjölagen enligt dess före den 1 januari 1939 gällande lydelse tillerkände fartygets befälhavare.

I HD förekom också dissens av två ledamöter, vilka menade, att enär ifrågavarande anordningar för vatteninsprutning icke kunde anses ha varit erforderliga för utförande av fartygets resa, den av befälhavaren gjorda beställningen icke fallit inom den behörighet, som jämlikt 48 § tillkom honom i hans egenskap av befälhavare.

Vid målets avgörande var den nya lagstiftningen i kraft men den äldre rätten skulle tillämpas. Enligt denna var, såsom tidigare nämnts, befälhavaren behörig att företa rättshandlingar som avsåg resans utförande, såsom fartygets utrustning, proviantering och underhåll. Det har också tidigare framhållits, att åtgärden icke behöver vara nödvändig för dessa behov. Det räcker att åtgärden är ändamålsenlig. För att närmare bestämma ändamålsenligheten, måste man ta hänsyn till det enskilda fartyget samt dettas användbarhet och användningsområde. Fartyget i det aktuella fallet var planerat och byggt för viss sorts fiske och var icke lämpat att utan ombyggnad av motorn deltaga i storsjöfiske. Man kan kanske påstå, att ombyggnaden var nödvändig för att fartyget skulle deltaga i fisket, emedan de övriga fartygen var snabbare och kraftigare, men ombyggnaden kan icke falla inom gruppen av åtgärder inom befälhavarens behörighet för just detta fartyg. Därför rör revisionen vid det väsentliga, då den i sitt betänkande anför, att anskaf-

fandet av de nya delarna såvitt visats icke föranletts av att fartygets brukbarhet blivit minskad. Om så varit fallet och endast under sådana förhållanden kunde rättshandlingen falla inom ramen för befälhavarens behörighet.

De två dissidenterna i HD bygger sitt ställningstagande på att åtgärden icke varit erforderlig för fartygets resa, varför befälhavaren icke varit behörig att företa rättshandlingen på grund av sin legala fullmakt. Härvid har man uppenbarligen utgått ifrån att det i ifrågavarande fall icke rörde sig om en för fartyget normal resa utan om en resa, som krävde att fartyget utrustades på särskilt sätt, vilket icke inrymmes under befälhavarens behörighet beträffande just detta fartyg. Det hade emellertid i detta fall varit tillräckligt att konstatera, att åtgärden icke *avsåg* resans utförande, eftersom 48 § enligt då gällande lydelse icke föreskrev att rättshandlingen måste vara *nödvändig* för resans utförande.

Det svenska rättsfallet synes därför vara direkt missvisande med avseende på frågan, vad som kan räknas till åtgärder för fartygets bevarande. Det är det konkreta fartygets utnyttjande för sitt ändamål det gäller och sålunda åtgärder inom ramen för detta område. Därest ett fartyg, som är byggt för lastbefordran, befraktas för att befordra passagerare och av denna anledning blir i behov av ombyggnad och reparationer, har det icke varit lagstiftarens mening att låta befälhavaren i denna hans egenskap vidtaga åtgärder med avseende härpå.[37]

I ND 1948 s. 172 (SøHa) hade en isländsk köpman levererat varor på kredit och lämnat lån till ägaren-befälhavaren på en på Färöarna hemmahörande fiskebåt under dennas fiske vid Island. Rätten uttalade bl.a. att det måste ha stått klart för den isländske köpmannen att några av de företagna inköpen gjorts av befälhavaren i hans egenskap av ägare till fartyget. Detta gällde särskilt inköp av en rödspättevad, varmed fartyget icke tidigare varit utrustat.

Dessa rättsfall är belysande för uppfattningen att de närmare behörighetsgränserna måste fastställas med hänsyn tagen till hur förhållandet ter sig ur tredje mans synpunkt. Bortsett från att omfånget av befälhavarens behörighet erhållit fasta gränser genom regeln i 64 § 1 st., kan det i viss mån sägas att tredje mans goda tro sätter den yttersta gränsen

[37] Jfr Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 202.

för befälhavarens behörighet.[38] När fråga är om åtgärder, vilka normalt företas av befälhavaren och där det i regel icke finns någon anledning att misstänka, att befälhavaren handlar oredligt och i strid med sin huvudmans intressen, torde tredje man vara på den säkra sidan, om han utan vidare presumerar att avtalet avser fartygets behov.[39] Det är detta förhållande som avses, när man i motiven framhåller att fartygets utrustning, proviantering och underhåll i sig själva innebär kriteriet på att de avser resans utförande.[40] Är däremot rättshandlingen av ovanlig art, kan den närmare behörighetsgränsen vara svår att skönja, och tredje man måste då iakttaga större försiktighet.[41]

Skillnaden i förhållande till regeln i 64 § andra stycket avseende befälhavarens behörighet att upptaga lån eller pantsätta eller sälja av redarens gods framträder då såsom en gradskillnad i den undersökningsplikt, som åvilar tredje man. Vid rättshandlingar, som icke har avseende på upplåning av medel för fartygets behov, behöver tredje man normalt icke företa några undersökningar. Med hänsyn till kravet på att befälhavarens upplåning skall föranledas av ett behov av medel, är det däremot nödvändigt att tredje man företar en närmare undersökning, för att utröna huruvida det föreligger omständigheter, vilka berättigar befälhavaren att företa den avsedda rättshandlingen.[42] Vä-

[38] Jfr Tiberg sist a.a. s. 46 f. Se också den finska sjölagen 63 §, där det med avseende på samtliga i befälhavarens fullmakt ingående rättshandlingar stadgas i andra stycket, att även om rättshandlingen ej var erforderlig, den ändå är bindande för redaren om tredje man var i god tro. Beckman, Handbok I, s. 96 not 1 anmärker härom att den finska lagen i detta avseende skiljer sig från de övriga skandinaviska ländernas lagar. Förf. påpekar emellertid att det ej finns anledning att göra skillnad mellan rättshandlingar avseende lån och andra åtgärder, och framhåller att man möjligen ex analogia kan komma till ett sådant resultat också enligt den dansk-norsk-svenska ståndpunkten. Beckmans uppfattning synes vara korrekt, under förutsättning att man tar hänsyn till det förhållandet att förevaron av god tro hos tredje man vid lånetransaktioner särskilt påtalats, vilket får betydelse för undersökningspliktens utsträckning. Att låta denna sträcka sig lika långt, såsom i finsk sjölag, oavsett rättshandlingen angår lån eller annan åtgärd för fartygets bevarande eller resans utförande, torde emellertid ej överensstämma med uppfattningen i de övriga skandinaviska länderna.

[39] Grundtvig I s. 43, Lang s. 283, Bentzon s. 80, Knoph s. 65.

[40] Se NJA II 1891 s. 45.

[41] Jfr Tiberg sist a.a. s. 48.

[42] Jfr Platou s. 204, Knoph s. 64, Klæstad, Rederansvaret, s. 89 f., Grundtvig I s. 43, Sindballe s. 221, Bentzon s. 80, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 175 ff.

sentligt för redarens bundenhet är vid varje tillfälle att tredje man varit i god tro med hänsyn till att den företagna åtgärden faller inom fullmaktens gränser. Kravet på god tro skärps emellertid med avseende på rättshandlingar av befälhavaren som angår upplåning av medel och det läggs sålunda en större börda på tredje man-medkontrahenten i avsikt att minska riskerna för att befälhavaren skall missbruka sin fullmakt. Det har till följd att befälhavarens objektivt sett överflödiga och onyttiga rättshandlingar har lättare att passera och medföra bundenhet för redaren-huvudmannen, i den mån de gäller sådana åtgärder som avses i 64 § första stycket, under det att överflödiga upplåningsåtgärder med hänsyn till den undersökningsplikt, som pålagts tredje man, mera sällan kommer att tillerkännas bindande verkan gentemot redaren.[43]

3. *Rekvisitet "kräves"*

Vi övergår så till att behandla det i 267 § 5. uppställda rekvisitet, vilket för sjöpanträttens uppkomst förutsätter att den av befälhavaren företagna rättshandlingen skall ha varit nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Den närmare frågeställningen, som får tjäna som utgångspunkt för den kommande framställningen, angår betydelsen av uttrycket "kräves". Skall detta uppfattas såsom ett objektivt rekvisit, så att om det i efterhand på grundval av de faktiska omständigheterna fastslås att rättshandlingen icke varit nödvändig, detta medför att någon sjöpanträtt icke uppkommer? Eller skall det tas hänsyn till hur förhållandet gestaltat sig för den tredje man med vilken befälhavaren trätt i förbindelse, dvs. ett subjektivt rekvisit?

Till en början kan fastslås, att frågan huruvida situationen är sådan att det föreligger ett fortsättande av en resa eller ett bevarande av fartyget avgörs helt på objektiva grunder.[44] Enligt ett avgörande av Danmarks Højesteret skall också frågan huruvida det varit nödvändigt att låta reparera fartyget på den i målet aktuella orten, avgöras efter objektiva överväganden.[45] Under sådana förhållanden kan det synas vara likgiltigt för tredje man om rekvisitet "kräves" bedömes på objektiva grunder och man sålunda vägrar sjöpanträtt därför att det brister i det-

[43] Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 202.

[44] Se ND 1937 s. 1 (NH), 1945 s. 299 (Oslo), 1948 s. 540 (SøHa), 1949 s. 509 (Oslo), 1950 s. 368 (Follo), 1950 s. 384 (Bergen), 1953 s. 662 (Sthlm RR), 1954 s. 298 (NH).

[45] ND 1953 s. 14 (ØL).

ta rekvisit. Som skall framgå av den följande undersökningen är det emellertid uppenbart att domstolarna har en mera nyanserad uppfattning med avseende på tolkningen av ifrågavarande rekvisit.

Först några ord om doktrinens inställning. Rygh[46] har hävdat, att bestämmelsen måste vara av subjektiv art med hänsyn till att avsikten med att ge sjöpanträtt för rättshandlingar som sker till fartygets bevarande eller resans fortsättande är, att kunna skaffa fartyget en i allas intresse erforderlig kredit för nödvändig reparation eller för fortsättande av resan utan avbrott i trafiken. Om därför förhållandena för medkontrahenten framstår som om en rättshandling blivit ingången antingen till fartygets bevarande eller för resans fortsättande, bör denne enligt Rygh få sjöpant även om det visar sig, att han objektivt sett har tagit fel och att avsikten varit en annan.[47]

Även Sindballe[48] framhåller, att tredje man vare sig befälhavaren upptager lån eller träffar avtal om annan åtgärd, måste för att vara säker skaffa sig upplysningar som visar, att åtgärden är verkligt nödvändig för de ändamål som angivits. Har tredje man gjort vad man rimligen kan begära av honom i sådant avseende, kommer det honom knappast till skada, om de upplysningar han fått visar sig vara oriktiga. Detta uttalande torde vara ett uttryck för att Sindballe uppfattar rekvisitet "kräves" som en subjektiv bestämmelse.

Denna uppfattning synes omfattas av Wikander ifråga om redarens ansvarsbegränsning.[49] Han framhåller sålunda beträffande frågan om redarens rätt att begränsa sitt ansvar, att det under förarbetena till konventionen framgått, att man velat utmärka, att om befälhavaren gjorde sig skyldig till ett missbruk av makt eller till ett fel, redaren icke därför blev obegränsat ansvarig. I enlighet därmed uttalas i motiven till ifrågavarande punkt, att verkligt behov måste föreligga med hänsyn till fartygets bevarande eller resans fortsättande, men att däremot rätten till ansvarsbegränsning icke upphäves därigenom, att befälhavaren t.ex. upptagit större lån eller sålt mer än behovet krävde (sjölagen 49 §).

Jantzen[50] hävdar emellertid, att det icke är möjligt att se, att de nu refererade tankarna har kommit till uttryck i texten, som överhuvud

---

46 Rygh s. 102 f.

47 Jfr Lund i ND 1949 s. 394 f.

48 Sindballe s. 467.

49 Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 30 f.

50 Jantzen, Rederansvar, s. 50.

icke innehåller något om missbruk från befälhavarens sida eller överskridande av hans fullmakt. Om det sålunda har varit meningen att anmärka, att det begränsade ansvaret icke är uteslutet även om befälhavaren köper för dyrt eller för mycket, så har detta i varje fall icke klart utsagts i texten. Därför, säger Jantzen, får man kvalificera uttrycket efter en tolkning av ordalydelsen i stadgandet. En sådan tolkning ger vid handen t.ex. beträffande reparation, att denna skall vara nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Det förutsättes alltså, fortfarande enligt Jantzen, att resan har påbörjats men att den får avbrytas av en eller annan grund och att därefter befälhavaren får skrida till reparation eller anskaffningar för att kunna fullfölja resan. Dessa uttalanden av Jantzen tyder närmast på att han ifrågasätter riktigheten av en subjektiv tolkning av bestämmelsen.

Sammanfattningsvis kan konstateras, att man inom doktrinen i huvudsak biträder en subjektiv tolkning av uttrycket "kräves till fartygets bevarande eller resans fortsättande". Härvid torde det vara utan betydelse att såväl Wikander som Jantzen uttalar sig med avseende på reglerna om ansvarsbegränsning. Såväl dessa regler som stadgandet om sjöpanträtt innehåller den här diskuterade begränsningen, och man har ej något stöd för att anlägga en olikartad tolkning av reglernas innehåll.

Vi skall så övergå till att undersöka hur domstolarna bedömt denna fråga. Den här nedan företagna inventeringen av rättspraxis avser att belysa endast frågan om den rätta tolkningen av uttrycket "kräves", och förutsätter sålunda att frågor, sådana som om en resa föreligger eller om åtgärden i och för sig avser resans fortsättande eller fartygets bevarande, besvarats jakande. I den mån dessa senare frågor uppkommit i respektive rättsfall, kommer de sålunda icke att redovisas i detta sammanhang, eftersom de saknar betydelse för den företagna analysen.

I ND 1935 s. 397 (Bergens Overrett; domen faställd av NH i ND 1937 s. 1) var förhållandet, att ett fartyg efter slutförandet av en resa i Sharpness skulle utföra en barlastresa till Dakar, för att där intaga last för vidarebefordran till Bordeaux. Fartyget avgick från Sharpness till Barry för att bunkra och proviantera. Leverantörer av proviant och annan fartygsrekvisita i Barry gjorde gällande sjöpanträtt för sina fordringar enligt 267 § 5. Rätten fann, att resan började i Sharpness och att sålunda inköpen skett till fortsättande av resan. Som en andrahandsinvändning anförde emellertid rederiet, att resan var en barlastresa till Västafrika (Dakar) eller i varje fall en resa icke längre än till Bordeaux, och att då man hade tagit proviant för längre tid än för en sådan resa, detta måste leda till att det i

varje fall icke kunde uppstå sjöpanträtt för hela beloppet. Fartyget hade nämligen fått proviant och annat beräknat för 2½ månad, så att man hade tillräckligt för resan Barry — Västafrika — Bordeaux — Tyne — Trondheim. Rätten fann emellertid icke anledning att avgöra frågan om var och när resan slutade. Man framhöll, att ett fartyg vid en resa England—Västafrika för säkerhets skull borde inta proviant och annat för en mycket längre tid än en sådan resa i allmänhet varar. I målet ansågs icke bevisat att leverantören bort ha insett, att fartyget fick proviant m.m. i väsentligt större utsträckning än för fortsättande av en resa till Västafrika.

Innebörden av gjorda uttalanden torde vara att man uppfattat uttrycket "kräves" som en subjektiv bestämning. Leverantören hade varit i god tro beträffande det förhållandet, att leveransen kvantitativt krävdes för resans fortsättande. Att den faktiskt väsentligen överskridit behovet för resan till Västafrika har sålunda ansetts vara utan betydelse för frågan om uppkomsten av sjöpanträtt.

I rättsfallet ND 1939 s. 401 hade Sø- og Handelsretten att taga ställning till följande problem. En firma hade levererat bunkerkol till två olika fartyg tillhörande samma rederi. I båda fallen hade rekvisitionen kommit från respektive befälhavare och i desamma hade befälhavarna tillstått, att de till fortsättande av fartygets resa från en hamn till en annan beställt en viss kvantitet bunkerkol att användas under resan samt att leverantören för dessa beställningar hade sjöpanträtt i fartyget. En inteckningshavare ville emellertid icke medge sjöpanträtt för hela leveranserna utan endast för en del av desamma, enär endast denna mindre del varit nödvändig för resans fortsättande. Rätten ansåg i första hand, att man vid avgörandet av vilken kvantitet bunkerkol som var "verkligt nödvändig till bevaring av fartyget eller resans fortsättande" icke endast har att hålla sig till vad som faktiskt visat sig åtgå för resan eller under normala förhållanden åtgår till en sådan resa, utan att man med hänsyn till väder, vind och andra möjliga komplikationer under resan måste inrymma ett icke ringa spelrum i detta avseende. Leverantören som icke på samma sätt som fartygets befälhavare hade närmare kännedom om de i detta avseende beaktansvärda omständigheterna, måste kunna disponera på grundval av de uttalanden av befälhavaren om vilken kvantitet kol som är nödvändig för resan, med mindre sådant uttalande är uppenbart oriktigt. Vad gäller den ena leveransen ansåg rätten, att leverantören haft grund för att utgå ifrån att den levererade kvantiteten verkligen var nödvändig för den uppgivna resan. Beträffande den andra leveransen hade emellertid med hänsyn till den av befälhavaren i rekvisitionen uppgivna resan, vilken fick anses vara bestämmande härvidlag, leverantören icke haft grund för att utgå ifrån att hela den rekvirerade kvantiteten var nödvändig för resans fortsättande. En värdering visade i stället, att endast en kvantitet, som utgjorde mindre än hälften av vad som leve-

rerats, varit verkligt nödvändig för resans fortsättande och endast för denna mindre del av leveransen tillerkändes sjöpanträtt.

Detta rättsfall ger också uttryck för tanken att bestämningen är av subjektiv art. Leverantören äger disponera på grundval av uttalanden av befälhavaren, såvida dessa icke är uppenbart oriktiga. Sjöpanträtt uppkommer om tredje man-medkontrahenten varit i aktsam god tro.

I ND 1945 s. 299 där befälhavaren inköpt paraffin, olja, brännolja och smörjolja till fartyget, uttalade Oslo byrett följande: "Helt visst var inköpen stora i förhållande till fartygets storlek. Det måste emellertid antagas, att det ankommer på befälhavaren att avgöra rent skönsmässigt vad det efter omständigheterna och ransoneringsförhållandena var nödvändigt att köpa. Det måste för leverantören ha framstått som om inköpen företogs för resans fortsättande."

I detta fall har befälhavarens subjektiva uppfattning om vad som krävdes för resans fortsättande lagts till grund för bedömningen. Rent faktiskt har emellertid de inköpta kvantiteterna varit för stora. För leverantören har det framstått som om inköpen var nödvändiga för resans fortsättande och denne har sålunda varit i aktsam god tro.

I ND 1950 s. 368 (Follo) hade en mäklare haft vissa utgifter för proviant, vatten, kontanter, hamnavgifter, lots, lossning, mäklarbestyr m.m. för ett fartyg under resa. Efter avslutandet av pågående resa skulle fartyget börja en ny resa till Ryssland, och vatten, proviant samt kontanter anskaffades med tanke på denna efterföljande resan. Rätten fann att proviantinköpen icke skett till resans fortsättande. Leverantören visste, att fartyget efter avslutande av den pågående resan skulle avgå till Ryssland, och det måste ha varit uppenbart för honom att inköpen skedde för denna senare resa. För vatteninköpen tillerkändes däremot sjöpanträtt, eftersom det var vanligt att efterfylla så snart tillfälle gavs och enär det icke kunde anses ha stått klart för mäklaren att vatten icke krävdes för den pågående resan. Rätten menade att mäklaren borde kunna lita på befälhavarens uppgift om att vatten var nödvändigt, så att han icke skulle vara avskuren från sjöpanträtt om det visade sig att inköpet objektivt sett icke var nödvändigt. Dessutom ansåg domstolen att mäklaren borde ges medhåll i kravet på sjöpanträtt för kontanter till befälhavaren. Det måste anses nödvändigt för att fartyget skulle vara i fart att befälhavaren hade pengar till hyra o. dyl. Om befälhavaren i föreliggande fall måste ha pengar för att fortsätta den pågående resan kunde kanske synas något tveksamt, men mäklaren borde enligt rättens uppfattning kunna lita på befälhavarens upplysningar om vad som är nödvändigt för att fartyget skall komma vidare. En motsatt upp-

fattning skulle leda till så osäkra förhållanden för leverantörer och mäklare att sjölagen härvid skulle förfela mycket av sitt syfte och det skulle bli svårt för befälhavaren under en resa att få täckt de nödvändiga kostnaderna så att resan kunde fortsättas utan avbräck. Kravet på leveransernas nödvändighet kunde sålunda icke, summerade domstolen, förstås helt objektivt och sjöpanträtt borde erkännas när de företagna rekvisitionerna icke framstod som uppenbart mer omfattande än vad som krävdes för resans fortsättande.

Också i detta senare fall har rätten sålunda fastslagit att tredje man-medkontrahenten har rätt att utgå ifrån befälhavarens uppgifter, därest dessa icke visat sig vara uppenbart oriktiga.

I några senare fall har emellertid Norges Højesterett hävdat en annan uppfattning i fråga om tolkningen av uttrycket "kräves till fartygets bevarande eller resans fortsättande".[51]

I ND 1951 s. 136 (NH) hade en mäklare lagt ut pengar bl.a. för docksättning och bottenmålning av ett fartyg, som befann sig på resa. Mäklaren ansågs ha sjöpanträtt i fartyget för dessa utlägg, som avsåg fartygets bevarande. Rätten framhöll bl.a.: Domstolen har kommit till samma resultat som underrätten i frågan, om utgifterna för skrapning, rengöring och målning av botten samt docksättning skall vara utrustade med sjöpanträtt. Enligt lagen är endast fordringar som grundar sig på förfoganden som kräves för fartygets bevarande utrustade med sjöpanträtt, och det kommer självfallet i det enskilda fallet att bero på en skönsmässig bedömning, om befälhavarens förfoganden är av denna art. Domstolen är enig med underrättens minoritet att det är av stor betydelse, att befälhavarens möjligheter att behäfta fartyget enligt denna bestämmelse förstås med rimlig begränsning. Men på grundval av de föreliggande upplysningarna kan domstolen — med beaktande av alla omständigheter — icke inse, att de uppgifter, som här är ifråga, faller utanför vad lagen har menat att omfatta. Att en rimlig försvarlig och samvetsgrann bedömning från befälhavarens sida i detta avseende måste tillerkännas stor betydelse är ställt utom tvivel.

En av huvudfrågorna i rättsfallet har sålunda varit att bedöma, huruvida de utförda arbetena till sin typ motsvarade lagens bestämning,

[51] Jfr härvid UfR 1933 s. 351 (ØL); domstolen konstaterade att inköpen angick annat och mera än vad som kunde hänföras under SjöL:s begrepp; ND 1939 s. 72 (SøHa); matvaror som levererats till fartyg ansågs efter omständigheterna endast vara "verkligt nödvändiga" intill ett belopp av 50 kronor; ND 1948 s. 141 (SøHa); domstolen anmärkte att det levererats annat och mera än vad som var verkligt nödvändigt till fartygets bevarande eller resans fortsättande.

nämligen om de kunde anses "krävas för fartygets bevarande". Den företagna docksättningen jämte bottenmålningen torde väl närmast kunna karakteriseras som underhållsarbete. Till sin typ är dessa arbeten en synnerligen vanligt förekommande art av underhåll, vilket hänger samman med att fartygets botten, genom sin direkta kontakt med vattnet, är utsatt för angrepp av speciell karaktär, som snabbt försämrar dess tillstånd. Detta påverkar direkt fartygets farthållningsförmåga, så att det icke är i stånd att hålla kontrakterad fart, en faktor, som har stor betydelse icke endast för redaren utan också för befraktaren. Man torde kunna utgå ifrån, att domstolen, som icke närmare redovisar vilka omständigheter som beaktats, lagt stor vikt vid denna och liknande synpunkter, för att nå sitt resultat. Den värdering, som domstolen företar, sker icke helt utifrån objektiva grunder. Man har, genom att tillfoga att stor betydelse måste tillerkännas en rimlig, försvarlig och samvetsgrann bedömning från befälhavarens sida, velat poängtera, att också andra omständigheter beaktats.

I ND 1950 s. 85 (Bergen), vilken dom senare stadfästes av Højesterett i ND 1954 s. 298, gällde frågan, om en leverantör som hade levererat varor till fartyget under dess uppehåll för reparation i Bergen, hade sjöpanträtt. Fartyget kom från Haifa och var på resa till Ørnes i Norge. Vid avgången från Haifa var fartyget slutet för en resa med fisk från Ørnes till Haifa. Det var också då bestämt, att det skulle till Bergen för pannrengöring, docksättning och andra reparationer. Bergen var sålunda mellanhamn under en pågående resa. Rätten utgick därför ifrån, att varuleveranserna hade kunnat ske till resans fortsättande. Emellertid hade från rederiets sida invänts, att leveranserna med hänsyn till varornas art och mängd icke hållit sig inom den begränsning som uppställdes av lagen, nämligen att leveranserna måste "krävas för resans fortsättande". Härtill anmärkte domstolen: Man var icke enig med rederiet i dess uppfattning, att det skall företas en principiell uppdelning mellan rena förbrukningsartiklar — såsom bunkers, proviant o. dyl. — samt mera varaktiga artiklar, såsom verktyg, bestick och andra inventarier. Också föremål av sistnämnda slag kan vara nödvändiga att anskaffa till resans fortsättande, om de behövs ombord. Och de inrymmes då under lagens ord, även om de icke skulle bli uppslitna på den resa fartyget befinner sig, utan ha en varaktighet som går utöver denna resa. I målet förelåg inga upplysningar, vilka kunde läggas till grund för avgörande, huruvida det verkligen var nödvändigt att anskaffa de många olika artiklar, varom i målet var fråga. Och det fanns heller ingen anledning att avgöra denna fråga. Skeppshandlaren måste ha rätt att lita på att fartyget behövde de varor som befälhavaren beställde, när det icke förelåg något speciellt som talade emot detta.

I fråga om mängden av beställda varor anmärkte domstolen, att parterna ingående dryftat om en barlastresa — resan till Ørnes från Haifa — skulle räknas som en självständig, avslutad resa, eller om resan inkluderande barlastresan och därför icke skulle räknas för att vara avslutad, förrän fartyget hade kommit fram till den påföljande lossningshamnen, där lasten utlossades. Denna fråga skulle emellertid endast komma att få betydelse då det gällde att avgöra, om de mängder av bränsle, proviant och andra förbrukningsartiklar motsvarade vad som kunde förutsättas åtgå på den resa, som ansågs pågå. Domstolen ansåg emellertid icke, att det var nödvändigt att avgöra denna fråga i det föreliggande målet. Man framhöll bl.a. att då i 267 § 5. talas om anskaffningar "till resans fortsättande", får detta icke förstås för snävt. Bestämmelsen får för det första sannolikt uppfattas som subjektiv, så att om det för skeppshandlaren framstår som om beställningarna avser resans fortsättande, bör han få sjöpanträtt, även om befälhavaren har försett sig åtskilligt rikligare än som egentligen krävdes för resans fortsättande. Därnäst får man också beakta, att det måste inrymmas ett tämligen fritt spelrum vid beställningarna, både med hänsyn till oförutsedda förseningar och andra händelser som kan inträffa på resan, och med hänsyn till föreliggande möjligheter, att på ett ur ekonomisk synpunkt försvarbart sätt få kompletterat behoven på de platser, som fartyget förutsättes anlöpa senare. I detta avseende var att märka, att det icke var möjligt för fartyget att få den nödvändiga utrustningen för resan i Ørnes, där lastningen skedde från en flytande fiskfabrik. Det skulle också ha varit oförsvarligt, att icke företa anskaffningar till fartyget i sådan utsträckning före avgången från Norge, att man hade tillräckligt för resan till Haifa och tillbaka till Norge igen. I Haifa kunde man nämligen icke få några nya leveranser för hemresan, och det man skulle ha kunnat köpa, skulle ha ställt sig orimligt dyrt. Domstolen ansåg också, att valutamässiga hänsyn vid tiden för åtgärdernas vidtagande talade för att fartyget i allmänhet i största möjliga utsträckning tillgodosåg sina behov i Norge.

Højesterett ansåg, att resan Medelhavet (Haifa) — Ørnes — Haifa var att betrakta som en resa. Förstevoteranden, vilkens mening biträddes av domstolens övriga ledamöter, uttalade vidare: "När man räknar turen Ørnes — Haifa såsom hörande till resan, är det enligt min mening inget tvivel om att leverantören har sjöpanträtt för fordrade beloppet, i det jag med hänsyn härtill finner, att det icke har företagits inköp i större utsträckning än som krävdes till resans fortsättande på grundval av en rimlig bedömning av denna fråga."

Underrättens inställning är klar. Man utreder först om det överhuvud går att tala om en resas fortsättande. Därnäst angriper man problemet, huruvida de inköpta varorna krävdes för denna resas fortsättande. Det görs härvid skillnad mellan arten av varor och mängden därav. I fråga om arten kan man icke göra skillnad mellan förbrukningsvaror och

mera varaktiga artiklar, emedan båda slagen av varor kan vara nödvändiga att anskaffa. I målet förelåg inga upplysningar som berörde frågan om nödvändigheten av gjorda inköp av olika varuslag. Denna fråga var heller icke nödvändig att avgöra, emedan tredje man ansågs ha rätt att lita på att de av befälhavaren gjorda beställningarna var nödvändiga för resans fortsättande, såvida icke omständigheterna talade däremot. Domstolen hade med andra ord den inställningen, att frågan, om inköpet av ett visst varuslag var nödvändigt för resans fortsättande, skulle bedömas med utgångspunkt från vad en aktsam tredje man insett eller bort inse.

Underdomstolen har också fastslagit, att frågan om resans längd har betydelse då det gäller att avgöra, om den inköpta kvantiteten motsvarar vad som kan tänkas åtgå under den resa, som anses pågå. Emellertid har rätten i denna sak icke funnit nödvändigt att ta ställning till denna fråga. I stället framhöll man, att bestämmelsen i 267 § 5. fick tolkas subjektivt. Om det för tredje man framstod som om beställningarna avsåg resans fortsättande, borde han få sjöpanträtt, även om befälhavaren hade försett fartyget åtskilligt rikligare än som objektivt sett krävdes för resans fortsättande. Till stöd för sin subjektiva tolkning anförde domstolen, att det måste stå befälhavaren tämligen fritt att avgöra det kvantitativa behovet med hänsyn till en rad tänkbara framtida omständigheter. En direkt följd av en sådan uppfattning måste vara, att man i stor utsträckning bortser från resans längd. Ty även om resan bestämdes i sin längd, skulle behovet av gjorda beställningar icke kunna avgöras enbart på denna grund. För att bedöma om de levererade kvantiteterna "kräves för resans fortsättande" var man ju beroende av en mängd framtida händelser och omständigheter, vilka icke kunde förutses av tredje man, men som befälhavaren var närmast att känna till och bedöma konsekvenserna utav. I detta avseende framhåller domstolen en rad föreliggande faktiska omständigheter, såsom att det icke varit möjligt att bunkra i Ørnes samt att det varit försvarligt att ta bunkers och proviant för resan tillbaka till Norge, eftersom det ställde sig svårt att få dessa behov tillfredsställda i Haifa. Åberopandet av dessa omständigheter synes emellertid icke böra uppfattas som om domstolen ville tillägga förekomsten av dylika omständigheter någon avgörande betydelse. Även om befälhavaren gjort en felaktig bedömning av framtida svårigheter, torde beställningarna i sin helhet falla inom lagrummets bestämning. Att domstolen speciellt framhöll förekomsten av särskilda

omständigheter, torde i stället få uppfattas som en exemplifiering på vilka omständigheter och överväganden av befälhavaren man hade i åtanke.

Højesterett däremot tog ställning till frågan om resans längd och fastställde, att barlastresan och den efterföljande lastresan till Haifa var att anse som en resa. Under denna förutsättning fann domstolen, att inköpen icke var större än vad som krävdes för resans fortsättande. Avgörande för överinstansen har sålunda varit vad som krävdes för resans fortsättande på grund av en rimlig bedömning objektivt sett. Leverantörens subjektiva uppfattning har icke tillagts någon betydelse för denna fråga.

I ND 1954 s. 671 har också Bergen byrett lagt objektiva betraktelser till grund för tolkning av uttrycket "kräves för resans fortsättande". Det gällde här inköp av frysvätska som befälhavaren uppgav skulle användas för fortsättande av resan, men som i verkligheten icke kunde användas ombord på fartyget. Det förhöll sig i stället så, att frysvätskan inköptes för att säljas i annan hamn. Rätten fann, att leverantören varit i aktsam god tro med hänsyn till inköpens nödvändighet för resans fortsättande. Till grund härför lades att befälhavaren uppgivit, att frysvätskan skulle användas ombord och att den var nödvändig, samt att det därför för leverantören måste ha framstått som om den krävdes för resans fortsättande. Vidare utgick man ifrån, att leverantören icke visste vad för slags kylmaskineri fartyget hade, samt att man icke kunde ställa krav på honom att innan leveransen skedde ta reda på hur det förhöll sig härmed. Eftersom den i målet aktuella frysvätskan beställdes ansåg domstolen, att leverantören måste ha rätt att utgå ifrån, att fartyget hade en kylanläggning för vars drift den inköpta vätskan skulle användas.

Oavsett tredje mans goda tro fann emellertid domstolen, att frågan om sjöpanträtt var att besvara nekande, eftersom inköpet objektivt sett icke krävts för resans fortsättande. Till stöd för en sådan tolkning anfördes, att ordalydelsen pekade på det rent objektiva. Vidare åberopades Højesteretts domar i ND 1951 s. 136 och 1954 s. 298 vilka båda enligt byretten visade, att domstolen lagt rent objektiva synpunkter till grund för sin tolkning av uttrycket. Även om i de båda nämnda fallen befälhavaren utövat en skönsmässig bedömning, fanns det lika liten anledning, framhöll byretten, att tillägga leverantörens goda tro betydelse, när som i föreliggande fall befälhavaren icke företog någon bedömning utan köpte varor, som skulle tjäna som handelsvaror. Reglerna om sjöpanträtt i 267 § 5., fastslog domstolen, hade icke tillkommit av hänsyn till skeppshandlare. Ändamålet hade bl.a. varit, att skydda rederidriften, i vars intresse det låg, att möjligheterna att proviantera i främmande hamnar underlättades med hjälp av sjöpanträtt. Men hänsynen härtill talade endast för att sjöpanträtt skulle medges för

ifrågavarande varor, som efter en rimlig värdering objektivt sett krävdes för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Med en subjektiv tolkning skulle det icke bli någon begränsning.

Det sist refererade rättsfallet lämnar ett klart exempel på en rent objektiv tolkning. Efter att ha konstaterat att medkontrahenten varit i aktsam god tro vad beträffar nödvändigheten av det gjorda inköpet, fastslår domstolen att detta icke får någon betydelse, när det objektivt sett är utrett, att den levererade frysvätskan icke krävdes för resans fortsättande, och domstolen underkänner därför kravet på sjöpanträtt.

4. *Sammanfattande bedömning*

Den härovan lämnade redogörelsen, för hur uttrycket "kräves" tolkats i doktrin och rättspraxis, lämnar icke något entydigt svar. Genomgången av materialet ger emellertid en antydan om, att man har en mera flexibel tolkningsram, än den som hittills utgjort utgångspunkten för undersökningen. Det är sålunda uppenbart, att frågeställningen objektiv eller subjektiv tolkningsmetod är alltför snäv. Det framgår redan därav, att man hela tiden rör sig med olika bedömningssubjekt. För att bringa klarhet i förhållandena, måste i första hand den angivna frågeställningen anpassas till ett visst bedömningssubjekt.

De överväganden som man här har anledning att beakta kan tänkas utförda av domaren eller av endera av de aktiva parterna i rättsförhållandet, dvs. befälhavaren eller medkontrahenten. Det är uppenbart, att icke samma bedömningssätt kan ifrågakomma med avseende på vart och ett av dessa bedömningssubjekt. Icke heller är det tillfyllest att låsa fast bedömningen vid ett stelbent alternativ, objektiv eller subjektiv. Man kan väl föreställa sig att de båda ytterligheterna övar inflytande på varandra och att man därför erhåller ett mera nyanserat bedömningsschema. Resultatet av detta synsätt skulle bli, att man förutom det rent objektiva och det rent subjektiva bedömningssättet, låter bilden kompletteras av ett objektiverat och ett subjektiverat bedömningssätt. Den slutliga tolkningen kommer emellertid alltid att utföras av domaren ensam, och i princip kan denne därvid använda sig av olika tolkningsmodeller.

Med utgångspunkt från att domaren utgör bedömningssubjekt erhålles följande schema över tänkbara tolkningsalternativ: a) helt objektiv bedömning, vilket blir detsamma som att domaren tar sig själv som

modell; b) befälhavarens aktsamma bedömning; c) befälhavarens subjektiva bedömning; d) tredje mans aktsamma bedömning; samt e) tredje mans subjektiva bedömning.

Frågan blir då vilket av dessa alternativ, som skall väljas. Det har redan framhållits, att det redovisade materialet icke ger vägledning i någon bestämd riktning. I stället förhåller det sig så att praktiskt taget alla de uppställda alternativen finns representerade i rättsfallsmaterialet. ND 1954 s. 671 (Bergen) utgör exempel på alternativ a) — den helt objektiva bedömningen. Rättsfallen ND 1945 s. 299 och 1950 s. 368 åter kan sägas representera alternativ b), medan ND 1935 s. 397 och 1939 s. 401 lägger tonvikten vid tredje mans aktsamma bedömning, alternativ d). Alternativ e) förordas av Bergens byrett i ND 1950 s. 85, som uttalar att bestämmelsen sannolikt får uppfattas som subjektiv, så att om det för medkontrahenten framstår som om beställningarna avser resans fortsättande, han bör få sjöpanträtt. Däremot synes befälhavarens subjektiva bedömning, alternativ c), icke ha vunnit stöd i rättspraxis.

Fältet synes sålunda fritt att välja den mest ändamålsenliga lösningen. En slutlig lösning kan emellertid icke anbefallas, utan att man i korthet analyserat det rättspolitiska motivläget. Varken i förarbetena till konventionen eller i de svenska lagmotiven har påträffats något uttalande som klargör uttryckets rätta förståelse, med undantag för de tidigare redovisade synpunkterna, vilka ovan framförts i anslutning till stadgandet om ansvarsbegränsning.[52] Det kan emellertid ifrågasättas, om man beträffande tolkningen av sjöpanträttsstadgandet är berättigad att dra några slutsatser av uttalanden gjorda i fråga om redarens rätt att begränsa sitt ansvar. Det rör sig ju här om två olika rättsföljder, vilka tillgodoser helt olika intressen. Det torde också vara klart, att man icke avsett att göra de båda stadgandena beroende av varandra, så att det skulle föreligga sjöpanträtt endast i de fall, då ansvaret var begränsat för redaren. Å andra sidan kan framhållas, att arbetet med de båda konventionerna förlöpte parallellt, och att man därför rimligen haft klart för sig, att i den mån man utformade de båda stadgandena på likartat sätt, man också hade att vänta sig samma tolkning och värdering av ordalydelsen. Om avsikten sålunda varit, att ge samma uttrycksätt identisk innebörd i båda fallen, borde man med hänsyn till risken för missförstånd ha uttryckt sig på ett annat klarare sätt. Emellertid

[52] Se Procès Verbaux 1913 s. 16.

synes man ha fog för att, liksom Jantzen[53], ifrågasätta om verkligen tanken bakom gjorda uttalanden kommit till uttryck i den svenska lagtexten.

I bakgrunden för en värdering av uttryckets innebörd bör ligga den rättspolitiska miljö ur vilket stadgandet framvuxit. Det erinras om att konventionens mål var att inskränka antalet sjöpanträtter till förmån för den ordinära realkrediten. Avsikten med stadgandet om sjöpanträtt kan icke ha varit att generellt bereda möjlighet för finansiellt svaga rederier att fortsätta driften.[54] Detta skulle ju klart stå i strid med konventionens huvudsyfte, nämligen att stärka realkrediten i fartyg.

Det sagda visar, att det rättspolitiska motivläget erbjuder en solid plattform för en restriktiv tolkning av befälhavarens möjligheter att tillskapa sjöpanträtter i fartyget. De ändamålsöverväganden som legat till grund för stadgandet bör därför skjutas i förgrunden vid en tolkning av de i stadgandet ingående rekvisiten.

Då sålunda varken i förarbetena förekommer något uttalande, som ger ledning för en tolkning av uttrycket "kräves" eller den sjöpanträttsliga bestämmelsen uppbärs av någon som helst idé eller ledande grundtanke, får man i första hand hålla sig till ordalydelsen. Uttrycket "kräves" pekar onekligen i riktning mot *det rent objektiva*. Icke heller i andra avseenden ger stadgandet några belägg för att uttrycket skall uppfattas som ett subjektivt rekvisit. Det skall erinras om, att ett liknande uttryck jämväl förekommer i 64 § 2 st., som behandlar befälhavarens rätt att upplåna penningar m.m. Här sägs dock uttryckligen, att det subjektiva skall gälla. Lagen har sålunda här själv en bestämmelse, som reglerar förhållandet. Någon sådan regel innehålles icke i 267 § 5. Om man sålunda skulle vara berättigad att dra någon slutsats av detta förhållande, skulle det närmast vara ett slut e contrario, ett enär sjöpanträttsstadgandet icke har någon bestämmelse i ämnet detta får anses tyda på att uttrycket "kräves" skall förstås objektivt. En sådan slutsats är dock inte särskilt övertygande. Uttrycket kommer från en internationell konvention och har utbildats utan tanke på svensk lagstiftningsteknik. Dessutom kan ifrågasättas, om en bestämmelses subjektivitet alltid framgår av ett uttryckligt stadgande i den regel vari bestämmelsen innehålles.

En rent subjektiv tolkning, å andra sidan, skulle innebära att en tredje

---

[53] Jantzen, Rederansvaret, s. 50.

[54] Jfr Rygh s. 95 f., Procès Verbaux 1922 s. 100.

man skulle kunna lita på befälhavarens uppgifter och sålunda få sjöpanträtt, därest han icke måst inse att befälhavarens upplysningar varit uppenbart oriktiga. Det avgörande skulle vara, vad tredje man trott med hänsyn till åtgärdens nödvändighet. Detta skulle gälla icke endast beträffande arten eller kvantiteten hos åtgärder, som i och för sig föll inom ramen för vad som avses med fartygets bevarande eller resans fortsättande, utan även beträffande åtgärder som icke kunde tillgodose något fartygs behov. För en sådan tolkning talar, att varje tredje man — leverantör, verkstad eller liknande — skulle vara obenägen att inlåta sig med befälhavaren, därest han icke hade möjlighet att förlita sig på dennes uppgifter angående nödvändigheten av vidtagna åtgärder. Mot en sådan uppfattning talar, förutom redan nämnda faktorer, också det förhållandet att man i så fall till synes icke skulle uppnå någon begränsning av antalet uppkommande sjöpanträtter. Ty följden skulle måhända bli, att den enda inskränkningen i förhållande till 64 § med denna uppfattning kom att ligga i rekvisitet "resans fortsättande". Resan måste med andra ord vara påbörjad för att sjöpanträtt skulle uppkomma. I övrigt skulle det emellertid vara tillräckligt, att det för medkontrahenten framstod som om rättshandlingen ingåtts för resans fortsättande, även om det visade sig, att han objektivt sett hade tagit fel, därför att befälhavaren inköpt mer än vad som krävdes, eller att avsikten med åtgärden varit en helt annan. Uttrycket "kräves" skulle då tydligen icke få någon självständig betydelse.

Häremot torde kunna invändas, att den inskränkande effekten av rekvisitet "kräves" icke nödvändigtvis bortfaller därför att uttrycket tolkas med utgångspunkt i en subjektiv eller subjektiverad bedömning. Detta framgår tydligt, om man gör jämförelsen med stadgandet i 64 § andra stycket SjöL angående befälhavarens behörighet att upplåna medel med bindande verkan för redaren. Om nämligen uttrycket "kräves" tolkas efter de riktlinjer, som tidigare skisserats vid behandlingen av befälhavarens ställningsfullmakt, kommer den inskränkande effekten i förhållande till ställningsfullmakten att framgå ur den undersökningsplikt som genom uttrycket åvilar tredje man. Denna undersökningsplikt verkar som en kontroll över att fartyget icke onödigtvis kommer att belastas med sjöpanträtter i strid med 1926 års konventions grundidé, nämligen den att begränsa antalet sjöpanträtter till förmån för realkrediten. Det kan i detta sammanhang framhållas att sjöpanträttsregeln tillkommit av hänsyn till sjöfarten, i vars intresse det ligger att provian-

tering, reparation och utrustning av fartyget i främmande hamnar underlättas med hjälp av sjöpanträtter.

De anförda skälen ger ej stöd för att välja vare sig den helt objektiva eller den helt subjektiva tolkningen. Det faktum, att domaren utgör bedömningssubjekt, innebär emellertid icke att man stelbent behöver låsa fast sig vid den helt objektiva bedömningen enligt alternativ a). Om så vore fallet skulle regeln få en begränsad tillämpning och ingalunda kunna sägas tjäna sjöfartens intressen. Rättspraxis ger stöd för att man med utgångspunkt i ett objektivt bedömningssätt är benägen att tillåta marginaler, inom vilka en konkret rättshandling alltjämt uppfattas som nödvändig.[55] Det torde vara klart med stöd härav, att icke vilket litet överskridande som helst anses diskvalificera åtgärden såsom nödvändig i den betydelse uttrycket tillägges inom ramen för 267 § 5.[56] Om sålunda ganska betydande marginaler godtas av rättstillämpningen, blir det praktiskt sett icke särskilt stor skillnad mellan, å ena sidan, den objektiva bedömningen enligt alternativ a) och, å andra sidan, befälhavarens aktsamma bedömning enligt alternativ b) eller tredje mans aktsamma bedömning enligt alternativ d).

Till stöd för den här valda tolkningsmetoden kan åberopas domarna av Norges Højesterett i ND 1951 s. 136 och 1954 s. 298. Såsom de båda sistnämnda domarna ger vid handen, torde man emellertid icke böra lägga enbart faktiska förhållanden till grund för en tolkning om åtgärden i det enskilda fallet varit verkligt nödvändig för fartygets bevarande eller resans fortsättande. Den tolkning som sålunda skall ske, bör vara en rimlig bedömning av fakta med beaktande av alla förekommande omständigheter. Kvantiteten av inköpta bunkers och dess nödvändighet för resans fortsättande bedömes t.ex. icke med utgångspunkt från vad som faktiskt åtgått på resan. Rimlig hänsyn får också tas till väder och vind och andra möjliga svårigheter på resan samt till de överväganden av befälhavaren i dessa avseenden som legat till grund för hans åtgärd. Det torde otvivelaktigt förhålla sig så att en rimlig, försvarlig och samvetsgrann bedömning från befälhavarens sida i detta avseende måste tillerkännas stor betydelse. Sjöpanträtt skall sålunda uppkomma endast för sådana åtgärder av befälhavaren, som efter en rimlig värdering objektivt sett kräves för fartygets bevarande eller resans fortsättande.

---

[55] ND 1950 s. 85 (Bergen), 1924 s. 33 (Søndre Landsret), 1945 s. 299 (Oslo), 1938 s. 407 (Frostating), 1935 s. 81 (Bergen), 1950 s. 368 (Follo), NRt 1928 s. 759 (NH), UfR 1940 s. 205 (SøHa).

[56] Se särskilt uttalande av Bergen byrett i ND 1950 s. 85.

FJÄRDE AVDELNINGEN

SJÖPANTRÄTT OCH ANSVARSSUBJEKT

Enligt allmänna civilrättsliga regler ansvarar en gäldenär personligen med all sin egendom för de förpliktelser, som han ådrar sig inom eller utom kontrakt. Från denna ansvarsmassa avskiljes sådan egendom, som med någon rättstitel innehas av gäldenären, men som äges av annan. Utmätning kan sålunda icke ske för någon gäldenärens skuld i egendom, som hyrts eller lånats av honom, och för den händelse att gäldenären är i konkurs, skall egendom, som befinns tillhöra annan, först avskiljas. I och för sig kan det emellertid tänkas, att gäldenären disponerar över annan tillhörig egendom på sätt att ägaren förlorar rätten till densamma eller tvingas att tåla vissa extinktiva godtrosförvärv. Genom att sälja egendomen och tradera den till en godtroende förvärvare, kan sålunda gäldenären överflytta äganderätten till förvärvaren varvid den rätte ägaren i allmänhet har kvar endast en lösningsrätt till egendomen. Gäldenären kan också pantsätta av honom innehavd egendom, som tillhör annan, till säkerhet för någon sin egen förpliktelse och om egendomen i ett sådant fall traderas till panthavaren, eller traditionskravet uppfylles på annat i lagen tillåtet sätt samt panthavaren härvid är i god tro, tvingas den rätte ägaren att tåla denna inskränkning i äganderätten. I detta senare fall har man ett exempel på en situation där annan tillhörigt egendomsobjekt kommer att ansvara för en förpliktelse, i förhållande till vilken endast den personligen ansvarige gäldenären står som ansvarssubjekt.

Den generella civilrättsliga ansvarsregeln återfinns också i sjörätten. Enligt 7 § sjölagen svarar redaren, där ej annat stadgas, personligen med all sin egendom för de förpliktelser, som han själv eller genom annan ingår eller ådrar sig med avseende på fartyget. Det ansvarssubjekt, som här utpekas, är sålunda redaren. Härmed avser lagen den person som äger fartyget och driver sjöfart med detsamma. Utgångspunkten är att redare och fartygsägare är en och samma person, ett

förhållande som kan sägas utgöra den normala situationen.[1] Men det finns redare som ej är ägare till fartyget, och det förekommer att andra än fartygets redare — det kan vara ägaren, underbortfraktaren eller kanske det stuveribolag, som handhar fartygets lastning — är personligen ansvariga för sådana fordringar, som omnämns i 267 § sjölagen. Trots att lagens ansvarsregler bygger på föreställningen om redaren och fartygsägaren såsom ett och samma ansvarssubjekt, kan det icke sägas att man varit främmande för tanken, att någon annan än fartygsägaren kan vara redare i fartyget. I anslutning till regeln i 7 § anförs sålunda i motiven till 1891 års sjölag att frågan, i vad mån reglerna om redare är tillämpliga på annan än fartygsägaren, ansetts böra överlämnas åt rättstillämpningen.[2]

Härvid är det tydligt, att man med hänsyn till reglerna om sjöpanträtt i fartyget kommer att ställas inför frågan, i vad mån dessa "onormala" redare- och ansvarsförhållanden kommer att påverka en borgenärs möjligheter att göra gällande uppkomsten av en sådan säkerhetsrätt i egendom som sålunda tillhör annan än den personligen ansvarige gäldenären. Enligt de härovan återgivna allmänna civilrättsreglerna borde sjöpanträtt icke kunna uppkomma genom godtrosförvärv, eftersom ett dylikt förvärv kräver tradition.[3] Vi har tidigare sett att sjöpanthavaren aldrig får fartyget i sin besittning. Å andra sidan har det framgått av framställningen härovan, att de i 267 § omhandlade fordringarna på ett alldeles särskilt sätt anknyter till fartyget, samt att det personliga ansvaret har en underordnad betydelse för ifrågavarande fordringsägare.[4] Detta förhållande har föranlett lagstiftaren att införa en regel av innehåll, att den omständigheten att fartyget ägs av annan än den personligen ansvarige gäldenären i vissa särskilt angivna situationer skall vara utan betydelse för borgenärens möjlighet att påräkna uppkomsten av sjöpanträtt. I 275 § stadgas sålunda att reglerna om sjöpanträtt skall tillämpas även vid underbortfraktning, samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre för-

[1] Se Motiv 1887 s. 13; jfr Grönfors, Trafikskadeansvar, s. 304, Brækhus, Rederens husbondsansvar, s. 33, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 31 ff., Rygh s. 38, Jantzen, Rederansvar, s. 9 f., Schmidt, Föreläsningar, s. 30 ff.

[2] Se Motiv 1887 s. 13.

[3] Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 50 f.

[4] Jfr Tiberg sist a.a. s. 50.

fogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fordringsägaren icke är i god tro.[5]

Denna regel, som i strid mot vanliga civilrättsregler erkänner ett extinktivt förvärv av rättigheter i fartyget, skall bli föremål för närmare behandling i det följande kapitlet (XI). Undersökningen kommer i huvudsak att inriktas på frågan om uppkomsten av sjöpanträtt för befälhavareavtal i de av 275 § angivna situationerna. På grund av regelns generella karaktär, i det att den är tillämplig på alla de i 267 § omnämnda sjöpanträtterna, kommer framställningen till viss del att i jämförande syfte behandla också andra sjöpanträtter.

Frågan om uppkomsten av sjöpanträtt vid befälhavarens avtal har särskild betydelse i fall där fartygsägaren utlejt fartyget till annan, i avsikt att låta denne driva sjöfart därmed för egen räkning, samt då fartyget bortfraktats under ett tidsbefraktningsavtal. Båda dessa situationer omfattas i princip av bestämmelsen i 275 § [5a] Med hänsyn till regelns ordalydelse och till det förhållandet att dess tillämpning på grund av befälhavarens ställning ger olika resultat allteftersom fråga är om skeppslega eller tidsbefraktning finns det anledning att särskilja de båda befraktningssituationerna.

Efter en redogörelse för den historiska och rättspolitiska bakgrunden samt en kortfattad komparativ utblick (1), övergår framställningen till att behandla huvudproblemet vid skeppslegoavtal (2). Därvid anges först de riktlinjer efter vilka man får avgränsa skeppslega i förhållande till tidsbefraktning (a). Undersökningen behandlar därefter frågan om det personliga och sakrättsliga ansvaret (b), för att i det följande avsnittet söka ge svar på frågan, om tredje man nödvändigtvis behöver vara i god tro beträffande gäldenärens rådighet över fartyget för att sjöpanträtt skall kunna uppkomma (c). I ett följande avsnitt behandlas problemet om sjöpanträttens uppkomst vid tidsbefraktning (3). De i framställningen vunna resultaten redovisas därefter i ett sammanhang (4).

---

[5] På grund av denna regel kan frågan om vem som i det konkreta fallet är att anse som redare sägas ha förlorat sin praktiska betydelse för borgenären; jfr Grönfors sist a.a. s. 306, Beckman sist a.a. s. 44 f.

[5a] Jfr uttalande av lagrådet i anslutning till 1928 års lagstiftning om redareansvarets begränsning, NJA II 1936 s. 198.

Kapitel XI

SJÖPANTRÄTT VID SKEPPSLEGA OCH TIDSBEFRAKTNING

Den frågeställning, som här skall upptas till behandling, angår borgenärens anspråk på sjöpanträtt i fartyget i fall där ansvarssubjektet är ett annat än fartygets ägare. Om fartygsägaren själv är personligen ansvarig, antingen ensam eller tillsammans med den som disponerar fartyget, har frågan mindre intresse, enär borgenärens sjöpanträtt i dylika situationer regleras direkt av bestämmelsen i 267 § sjölagen. Den följande undersökningen har sin utgångspunkt i 275 §, enligt vilken i fartyg och frakt privilegierade fordringar icke skall lida någon inskränkning för det fall, att annan person än fartygets ägare är dess redare eller, vid underbortfraktning, är den i förhållande till borgenären personligen ansvarige.

1. *Historiskt, rättspolitiskt och komparativt perspektiv*

1864 års sjölag förutsatte att redaren samtidigt var fartygets ägare.[6] Om annan person lejde ett fartyg av dess ägare "för att det föra eller föra låta", föreskrev dock 117 §, att den som hyrde fartyget skulle anses som redare och att fartyget skulle häfta för "de förbindelser, han i denna sin egenskap till tredje man ingår". Denna regel innebar, att legotagaren betraktades som ansvarssubjekt, samt att fartyget häftade såväl för de förbindelser, för vilka legotagaren var personligen ansvarig enligt 12 §, som för de, vilka endast kunde få sin betalning ur fartyg och frakt.[7] Ansvaret var med andra ord alldeles detsamma, som om fartygets ägare avslutat rättshandlingen eller denna ingåtts av befälha-

[6] Hambro s. 32, Dahlström s. 26 f., Grönfors sist a.a. s. 304.

[7] Dahlström s. 141. Jfr Motiv 1887 s. 195.

varen på fartygsägarens vägnar.[8] I och med att legotagaren betraktades som ansvarssubjekt, var det meningen att ägaren skulle befrias från sitt redareansvar.[9]

Man kan icke utgå ifrån att regeln avsåg att tillskapa en förmånligare position för borgenären än den han skulle ha haft, därest redare och ägare varit samma person. Regelns förebild var den tyska AHGB art. 477 och enligt denna kunde ägaren avvisa alla krav, som icke var sjöpantberättigade, dvs. i första hand sådana krav som grundade sig på avtal ingångna av legotagaren själv.[10] Ordalydelsen i den svenska regeln synes emellertid vara tillräckligt opreciserad att omfatta också fordringar som uppkommit på grund av avtal, vilka ingåtts av legotagaren själv. Regeln har med hänsyn till sin ordalydelse uppfattats på detta sätt i doktrinen,[11] och 1882 års sjölagskommitté har i ett uttalande i anslutning till motsvarande regel i 1891 års sjölag givit uttryck för samma uppfattning.[12] Kommittén anmärker, att den i sitt förslag icke finner skäl att i likhet med 117 § i 1864 års sjölag låta fartyget häfta för de förbindelser, vilka den faktiske redaren själv ingår med tredje man.

I praxis synes man emellertid icke ha velat godtaga uppfattningen, att legotagarens egna avtal skulle medföra något ansvar för fartygsägaren med fartyget.

I NJA 1883 s. 249 hade stenkol levererats till ett fartyg på grund av beställning av fartygets legotagare i dettas hemort. Betalning uteblev och leverantören stämde såväl den person, som varit ägare till fartyget vid leveransen, som den, vilken därefter förvärvat detta, samt krävde att fordringen skulle fastställas till betalning ur fartyget. RR biföll talan mot den senare ägaren och ansåg med stöd av 117, 275 och 278 §§ att leverantören var be-

[8] Det var dock omstritt, huruvida regeln vann tillämpning också på utomobligatoriska skadeståndsanspråk, se Hambro s. 89, Dahlström s. 141; jfr Grönfors sist a.a. s. 304.

[9] Dahlström s. 141, Hambro s. 126; jfr NJA 1887 s. 298, där fartygsägaren ansågs fri från ansvar för ersättning till statsverket, avseende av verket förskottsvis bestridda utgifter för besättningens uppehälle, vård och hemförskaffande efter haveri, med motiveringen att ett sådant ansvar icke förefanns enligt 117 § jmfd med 60 §, enär fartyget för den aktuella resan varit utlejt till annan person. Två dissidenter ansåg emellertid att fartygsägaren var ansvarig såsom redare.

[10] Motiv 1863 s. 95.

[11] Dahlström s. 141.

[12] Motiv 1887 s. 195.

rättigad till betalning ur fartyget. I sin av HD fastställda dom ogillade emellertid HovR talan med motiveringen, att fordringen icke var hänförlig till de fordringar, för vilka redare svarade endast med fartyg och frakt, samt att fartyget följaktligen icke häftade för denna i nuvarande ägares hand.

I ett senare fall, NJA 1889 s. 155, har man ett klarare uttryck för rättspraxis' uppfattning i denna fråga.[13] I detta fall hade en legotagare slutit årskontrakt med en leverantör om leverans av bunkers till de förhyrda fartygen och därvid personligen iklätt sig betalningsskyldighet för leveranserna. Leverantören, som icke erhöll betalning, krävde i stämning mot legotagaren att hans fordran skulle fastställas till betalning ur fartygen. I HD ogillades detta krav med stöd av det av RR angivna domskälet, att 275 § icke kunde anses tillämplig, emedan legotagaren iklätt sig personlig betalningsskyldighet. En av dissidenterna som var enig i domslutet anförde emellertid att de förbindelser, för vilka ett utlejt fartyg häftar enligt 117 § i överensstämmelse med lagens grund och mening endast är sådana, för vilka betalning med förmånsrätt ur fartyg i allmänhet äger rum.

Med stöd av dessa rättsavgöranden samt det förhållandet att lagstiftaren hämtat sin förebild från den tyska lagen, vilken harmonierar härmed, får det anses ytterst tveksamt om regeln i 117 § avsåg att låta fartyget häfta för sådana förbindelser som ingåtts av legotagaren själv.[13a]

Bortsett härifrån var det emellertid klart att 117 § syftade till att stärka tredje mans rätt i en situation, där ansvarssubjektet var ett annat än fartygsägaren.[14] I motiven uttalas sålunda "att säkerheten i handel och vandel skulle på ett betänkligt sätt störas, om icke den, som ingår aftal med en disponent af ett fartyg eller dennes ombud, alltid skulle kunna påräkna den säkerhet för dylika aftals uppfyllande, lagen i allmänhet erbjuder, således att få hålla sig till fartyget i de fall sådant är medgifvet". Det anfördes vidare att därest icke tredje man tillerkändes en dylik rätt, denne aldrig skulle våga inlåta sig med den, som förfogade över ett fartyg, utan att först ha undersökt medkontrahentens rätt till den egendom, som han påräknat som underpant för sin fordran.[15]

I 1891 års sjölag var utgångspunkten alltjämt att det förelåg identitet mellan fartygsägare och redare.[16] 275 § bestämde dock att den sjö-

[13] Jfr NJA 1889 s. 158.

[13a] Det kan ifrågasättas om icke också motiven utgör ett stöd för denna uppfattning, se Motiv 1863 s. 95.

[14] Motiv 1863 s. 94 f.

[15] Motiv 1863 s. 95.

[16] Motiv 1887 s. 13; jfr Grönfors sist a.a. s. 304.

panträtt, som enligt 268 § tillkom de där omnämnda fordringarna, icke skulle rubbas av den omständigheten, att fartygsägaren överlåtit fartyget till annan att nyttja det till sjöfart för egen räkning. Härmed var det klart, att sjöpanträtt i fartyget kunde göras gällande i de fall där legotagaren utgjorde ansvarssubjekt, under förutsättning att sjöpanträtten kunnat uppkomma gentemot fartygsägaren. Enligt uttryckligt uttalande i motiven var detta uteslutet i fråga om avtal, som ingåtts av legotagaren själv.[17] De rättspolitiska överväganden som låg bakom denna regels införande summeras i motiven sålunda, att det "torde vara öfverensstämmande med rättvisa, då tredje man icke bör blifva lidande därigenom, att ett fartygs ägare finner med sin fördel förenligt att icke själf därmed drifva sjöfart; fartyget måste i hvarje fall bilda den reella garantien för näringens utöfvande".[18]

Hänsyn till tredje man har sålunda varit den avgörande motiveringen för regelns införande här liksom i 1864 års lag.[19] I samma utsträckning som sjöpantreglerna vann tillämpning när fartyget var utlejt, befriades ägaren från sitt redareansvar.[20] Det har icke varit lagstiftarens avsikt att medge tredje man en bättre ställning i detta fall, jämfört med dennes förhållande vid avtal med fartygsägaren eller hans ställföreträdare.

Vid ändringen av sjölagen år 1928 med anledning av Sveriges tillträde till 1926 års konvention om sjöpanträtt och fartygsinteckning blev ordalydelsen i 275 § en annan, vilket emellertid icke kan sägas ha medfört någon större realitetsförändring.[21] I sin nuvarande lydelse stadgar regeln att bestämmelserna om sjöpanträtt skall äga tillämpning "jämväl vid underbortfraktning av ett fartyg, samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fordrings-

[17] Motiv 1887 s. 195. Det uttalas bl.a. att tredje man kan finna ut av fartygsregistret, vem som är ägare till fartyget, och att han får stå sitt eget kast om han skänker obehörigt förtroende åt den som endast är redare men ej ägare.

[18] Motiv 1887 s. 195; jfr Norska motiv s. 366 och Danska motiv s. 146.

[19] Beträffande fartygsägarens motiv för att ingå skeppslegoavtal se Falkanger s. 16 ff.

[20] Motiv 1887 s. 13, 195, Grönfors sist a.a. s. 304; jfr NJA 1909 s. 544.

[21] Jfr Rygh s. 40, Jantzen, Rederansvar, s. 159 f. Se dock Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 83 och Första lagutskottet i NJA II 1936 s. 240.

ägaren icke är i god tro".[22] En motsvarande regel upptogs i 265 § med avseende på ansvarsbegränsningsreglerna i ifrågavarande situationer. Den sistnämnda regeln har numera upphört att gälla och har ersatts av bestämmelsen i 261 §, vilken utsäger att ansvarsbegränsningsreglerna skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet, som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redarens ställe handhaver fartygets drift.[23] En liknande utvidgning av sjöpantreglernas tillämpningsområde har skett i den nya sjöpanträttskonventionen, som emellertid ännu icke är tillämplig lag.[24]

Enligt uttalande i motiven återger den gällande regeln i 275 § innehållet i konventionens art. 13 och vilar på samma grund som den tidigare regeln i 1891 års lydelse.[25] Huvudregeln är sålunda alltjämt att borgenären skall skyddas, oavsett vem som har rådigheten över fartyget.[26] Regeln verkar såsom en förstärkning av vissa borgenärers krav, en princip som dock med hänsyn till senare tids utveckling torde kunna diskuteras.

Efter denna undersökning av de gällande reglernas historiska och rättspolitiska bakgrund skall här lämnas en kortfattad redogörelse för motsvarande regler i några andra rättssystem. Enligt tysk rätt, § 510 HGB, är den person redare i förhållande till tredje man, som driver sjöfart för egen räkning med annan tillhörigt fartyg och antingen själv för detsamma eller överlåter detta åt en befälhavare.[27] En sådan "Ausrüster" blir sålunda ansvarig gentemot tredje man som om han vore redare, och fartygsägaren kan icke hindra att sjöpantberättigade krav, som uppkommit på grund av redarens förfogande, göres gällande

---

[22] Även om den svenska, liksom de övriga skandiniaviska lagreglerna på denna punkt är klara och otvetydiga när de utsträcker reglernas tillämpning till fall av underbortfraktning, torde man kunna ifrågasätta, huruvida det varit konventionens mening att begränsa regeln till den situation att en befraktare i sin tur bortfraktar fartyget; jfr Tiberg sist a.a. s. 51 not 21, Berlingieri s. 149 ff.

[23] Denna regel har tillkommit i samband med upptagandet i svenska sjölagen av reglerna i 1957 års ansvarsbegränsningskonvention.

[24] 1967 års konvention art. 4 mom. 1 st. 2, samt art. 7 mom. 1; se Tiberg sist a.a. s. 52.

[25] NJA II 1936 s. 239.

[26] Jfr Falkanger s. 301, 447.

[27] För en närmare analys av de i stadgandet uppställda rekvisiten se Schaps-Abraham II § 510 Anm. 1 ff., Schlegelberger-Liesecke § 510 Anm. 1 ff.

mot fartyget.[28] Med hänsyn till kravet på att befraktaren själv skall ha fört fartyget eller "die Führung einem Schiffer anvertraut" finner man i tysk doktrin och praxis uttryck för olika uppfattningar beträffande regelns tillämpning vid tidsbefraktningsavtal.[29] Det kan emellertid numera anses fastslaget, att befraktaren kan vara "Ausrüster", även om ägarens befälhavare fortsätter ombord.[30] För en tillämpning av 510 § krävs dock att befraktaren har såväl den kommersiella som den nautiska ordermyndigheten över befälhavaren, vilket i realiteten ofta blir detsamma som att ett anställningsförhållande föreligger mellan befraktaren och befälhavaren.[31] I enlighet härmed har det antagits att befraktaren icke är "Ausrüster" då fartyget disponeras på grund av ett tidsbefraktningsavtal med "employment"-klausul, eftersom denna klausul endast överför den kommersiella kontrollen över fartyget på befraktaren.[32]

Den tyska rättens "Ausrüster" motsvaras i engelsk och amerikansk rätt av "owner pro tempore", "owner pro hac vice" eller "charterer by demise".[33] För att ett befraktningsavtal skall hänföras till denna kategori krävs att befraktaren har erhållit kontrollen över fartyget. Avtalet är då ett "charter by demise" och ett klart fall av dylik befraktning utgör "bare boat charter", enligt vilket fartyget befraktas utan besättning. Om kontrollen över fartyget är kvar hos fartygsägaren, föreligger ett vanligt fraktavtal, och befraktaren är då icke "charterer by demise". Det existerar ej några klara skiljelinjer mellan vanliga fraktavtal och

---

[28] § 510 2 st. HGB. Sjöpanträttskravet kan emellertid avvisas, om förfogandet över fartyget är orättmätigt och tredje man är i ond tro. I de fall där redaren enligt § 486 HGB endast ansvarar med fartyg och frakt uppkommer ej något personligt ansvar för "Ausrüster", utan denne blir ansvarssubjekt och svarar med ägarens fartyg.

[29] Se härom Schlegelberger-Liesecke § 510 Anm. 2 ff., Schaps-Abraham II § 510 Anm. 4—6. Sotiropoulos s. 71 ff., Willner s. 14 ff., 98 ff., Lorenz-Meyer s. 38 ff., 118 ff., Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, s. 117 ff.

[30] BGHZ 22, 197, BGH 26, 152; jfr Schaps-Abraham II § 510 Anm. 5, Schlegelberger-Liesecke § 510 Anm. 3, 4.

[31] BGHZ 22, 197; se Sotiropoulos s. 72.

[32] BGHZ 22, 197; jfr Willner s. 58 ff., Schaps-Abraham II § 510 Anm. 10, Schlegelberger-Liesecke § 510 Anm. 2 ff. Enligt § 754, 7. HGB uppkommer sjöpanträtt för fordringar på grund av förlust av och skada på gods även i de fall där befraktaren icke är redare.

[33] Se t.ex. Carver § 318, Scrutton s. 4 f., Gilmore-Black s. 171. Jfr Schaps-Abraham II § 510 Anm. 14—16.

"charter by demise", och tendensen synes vara att anta förekomsten av ett legoförhållande endast i alldeles klara fall.[34] Avgörande kriterier är anställningsförhållandet till befälhavare och besättningen, och kontrollen över fartyget anses tillkomma den, som är arbetsgivare i förhållande till dessa. Vid vanliga tidsbefraktningsavtal med "employment"-klausuler behåller fartygsägaren ställningen som arbetsgivare och befraktaren betraktas icke som "charter by demise".[35] Å andra sidan anses icke legokonstruktionen vara utesluten därför att ägarens befälhavare blir kvar ombord under kontraktsperioden.[36]

Föreligger ett "charter by demise", innebär det att befraktaren betraktas som fartygsägare i förhållande till tredje man. Allmänt sett blir alla "in personam" förpliktelser, som uppkommer till följd av driften, befraktarens.[37] Utgångspunkten för engelsk rätts vidkommande är att sjöpanträtt (maritime lien) icke uppkommer, när fartygsägaren icke är personligen ansvarig. I amerikansk rätt däremot anses fartyget som "the guilty thing", varför sjöpanträtt i princip uppkommer utan avseende på var det personliga ansvaret ligger. En jämförelse mellan rättstillämpningen i de båda rättssystemen visar emellertid, att skillnaden icke är så stor och att de gällande huvudprinciperna ofta genombryts.[38] Både engelsk och amerikansk rätt erkänner sålunda uppkomsten av sjöpanträtt för besättningens löner och bärgning, oavsett att fartyget är bortfraktat under ett "charter by demise". Detsamma gäller sjöpanträtt för fordran på ersättning till följd av fartygssammanstötning. Engelsk rätt, som icke erkänner sjöpanträtt för leverantörsfordringar, har medgivit uppkomsten av en "statutory lien" för befälhavarens utgifter (necessaries), trots att ägaren icke är ansvarig personligen. I amerikansk rätt åter, erkännes sjöpanträtt i stor utsträckning för leveranser till följd av beställning av någon som är "authorised by the owner", och hit räknas legotagaren.[39]

---

[34] Se Schaps-Abraham II § 510 Anm. 15, Sotiropoulos s. 154.

[35] Se Carver §§ 372 f., Scrutton s. 360 ff.; jfr beträffande rättsavgöranden i engelsk och amerikansk praxis Falkanger s. 58 ff. Se också Sotiropoulos s. 154 f., 208 ff.

[36] Se Falkanger s. 58 ff., 61 f. Förutsättningen är dock att befraktaren har den fulla kontrollen över fartyget i såväl kommersiellt som nautiskt hänseende; jfr Tiberg, Skada på fartyg, s. 46 f.

[37] Gilmore-Black s. 218.

[38] Price s. 133 f.

[39] Se Price s. 134 och Gilmore-Black s. 218 f., 494 ff.

Fransk rätt har anpassats till 1926 års konvention, vilket har till följd att sjöpanträtt uppkommer när fartyget utnyttjas till sjöfart av en "armateur non propriétaire" eller en "affréteur principal". I dessa fall är fartygsägaren alltjämt personligen ansvarig, även om fartyget är utlejt och ibland anses ett personligt ansvar föreligga också för utrustaren.[40] Systemet innebär sålunda, att man ibland kan få dubbla ansvarssubjekt.[41]

2. *Befälhavareavtal och sjöpanträtt vid skeppslega*

a. *Gränsdragning mellan skeppslega och tidsbefraktning*

Av den tidigare framställningen har redan framgått, att en ägare till ett fartyg kan utnyttja det till sjöfart på många skilda sätt. Han kan t.ex. använda det för att transportera egna varor, eller anlägga det i linjefart för fart mellan bestämda hamnar och därvid medtaga gods eller passagerare mot ett fraktvederlag, som i princip är intjänat när lasten kommer fram till bestämmelseorten. I dessa fall behåller ägaren den absoluta kontrollen över fartyget i såväl kommersiellt som nautiskt hänseende. En viss funktionsfördelning mellan ägaren och befraktaren kommer däremot till stånd, när fartyget slutes på certeparti och dettas bestämmelser blir avgörande för vilka funktioner, som åvilar befraktaren och därmed av betydelse för avtalets klassificering. I tidsbefraktningsavtal är det sålunda vanligt att den kommersiella kontrollen i sin helhet går över på medkontrahenten, medan ägarens primäruppgift blir att hålla fartyget bemannat och i sjövärdigt skick. När även dessa kvarvarande funktioner övergår på befraktaren, så att denne ombesörjer bemanning och utrustning av fartyget och kanske också dettas underhåll, föreligger ett skeppslegoavtal.[42] Ägarens förpliktelse enligt detta avtal inskränker sig till att ställa själva fartyget till befraktarens disposition, varvid den senare kan utnyttja det praktiskt taget som sitt eget fartyg.

När lagen i 275 § föreskriver att "annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning", är det först och främst skeppslega i

[40] Ripert I Nr. 777, 779, 842 ff., II Nr. 1262, 1379 ff., Lyon-Caen V Nr. 192, 194., Chauveau Nr. 482.

[41] Jfr Grönfors, Trafikskadeansvar, s. 303, Sotiropoulos s. 106 f., Schaps-Abraham II § 510 Anm. 17.

[42] Jfr Falkanger s. 7. Samme förf. anför på s. 13 ff. att skeppslegoavtal ingalunda saknar praktisk betydelse i dagens sjöfart, även om den genomgående uppfattningen synes vara att det numera endast ingås ett fåtal dylika avtal.

ovan angiven betydelse, som avses med denna omskrivning.[43] Redaren ställer det obemannade fartyget till befraktarens disposition och denne ombesörjer fartygets bemanning och utrustning. Befraktaren blir då att betrakta som fartygets redare, och sjölagens bestämmelser om redare blir tillämpliga på honom.[44] För frågan om sjöpanträttens uppkomst innebär detta, som redan framhållits, icke någon förändring och dylika rättigheter uppkommer sålunda, trots att icke fartygsägaren utan befraktaren är den för fordringen personligen ansvarige.

Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida lagen med sin omskrivning endast åsyftar den situationen, att befraktaren ombesörjer bemanningen och utrustningen av fartyget. Det principiella uttalandet i lagens motiv, att man ansett sig böra överlämna åt rättstillämpningen att avgöra, i vad mån bestämmelserna om redare skulle vinna tillämpning på personer som för egen räkning driver sjöfart med annans fartyg, talar emot en sådan uppfattning. Icke desto mindre kan det konstateras, att en nästan enhällig nordisk sjörättsdoktrin utgått ifrån att redaren är den person, som i realiteten utrustar fartyget.[45] I stället för att följa lagstiftarens rekommendation, har man valt att lösa frågan, vem som skall anses såsom redare, genom en generell formel av typen: redaren är utrustaren eller den som intar förmansställning i förhållande till befälhavaren.[46]

Med hänsyn till att praktikens befraktningsavtal visar prov på en mängd olika mellanformer mellan ren tids- och resebefraktning samt

---

[43] Jfr Falkanger s. 35.

[44] Falkanger framhåller på s. 35 att begreppet skeppslega i allmänhet kommer att ha väsentligen samma innehåll i olika relationer och vänder sig i detta sammanhang emot den av Grönfors i Trafikskadeansvar s. 306 hävdade uppfattningen, att redarbegreppet kan växla alltefter den kategori regler i samband varmed begreppet användes. Det är emellertid svårt att förstå att det behöver föreligga någon motsättning mellan de båda uppfattningarna. Grönfors torde ha samma grunduppfattning som Falkanger och avsikten med det anförda uttalandet synes endast vara att uppfatta såsom ett påpekande, att olika moment i den avvägning, som hela tiden är nödvändig att företa, kan ha och faktiskt har olika stor betydelse i skilda relationer.

[45] Se t.ex. Klæstad, Rederansvaret, s. 207, Platou s. 90, Knoph s. 109, Beckman, Fartygsbefälhavaren I, s. 43; jfr Grönfors, Trafikskadeansvar, s. 304, Falkanger s. 48, Riska, Om försäkring, s. 118 ff.

[46] Det senare momentet upphöjes till utslagsgivande kriterium av bl.a. Møller s. 212 f.

skeppslega, vilka innefattar en varierande funktionsfördelning mellan ägare och befraktare, torde det emellertid vara omöjligt att upprätthålla en dylik metod. En genomgång av rättspraxis visar också att domstolarna är obenägna att lösa frågan med ledning av någon generell formel. Den av rättstillämpningen valda linjen är i stället att på grundval av en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet avgöra vem av fartygsägaren eller befraktaren, som besitter den övervägande delen av de typiska redarefunktionerna. Denna metod har också förordats i senare doktrin och torde vara den som bäst överensstämmer med lagstiftarens intentioner och den praktiska situationen.[47]

Frågans betydelse inses när man har klart för sig, att den i 275 § begagnade omskrivningen icke inbegriper vanlig tidsbefraktning.[48] Ett dylikt fraktavtal innebär emellertid tillika en mer eller mindre omfattande överflyttning av de kommersiella funktionerna på befraktaren. Trots att man i det konkreta fallet kan konstatera att en sådan funktionsfördelning haft till följd att befraktaren anförtrotts de flesta eller rent av alla de kommersiella funktionerna, torde detta icke vara tillräckligt för att betrakta avtalet såsom ett skeppslegoavtal. Härför kräves att befraktaren har såväl den kommersiella som den fulla nautiska kontrollen över fartyget.[49] Den i tidsbefraktningsavtal vanliga employment-klausulen kan icke anses uppfylla dessa krav, enär den endast ger befraktaren en begränsad kommersiell kontroll över fartyget.[50]

Det är emellertid icke helt lätt att avgöra efter vilka kriterier skeppslegoavtalet skall avgränsas gentemot andra befraktningsavtal. Därest fartyget överlåtes till befraktaren med besättning — i motsatta fallet uppkommer sällan någon tvekan — kommer avtalets klassificering som skeppslegoavtal att vara beroende av i vilken utsträckning dispositionsrätten överföres på befraktaren. Denne måste ha kontrollen över fartyget och för att få ett klart besked huruvida detta åsyftats av parterna, får hänsyn tas till det dem emellan ingångna avtalet. För att ett skeppslegoavtal skall föreligga måste befraktaren ha den fulla nautiska kontrollen över fartyget. Den omständigheten att några av de kommer-

[47] Se Falkanger s. 125 ff., Grönfors, Trafikskadeansvar, s. 306.

[48] Se t.ex. Jantzen. Tidsbefraktning, s. 105.

[49] Jfr Falkanger s. 59.

[50] Se ND 1903 s. 331 (NH), 1906 s. 120 (NH), 1906 s. 129 (NH), 1906 s. 289 (NH); jfr Falkanger s. 56 ff.

siella funktionerna vilar på fartygsägaren, utgör däremot inget hinder att hänföra avtalet till skeppslega.[51]

Genom att kontrollen över fartyget på så sätt upphöjts till avgörande kriterium, är det tydligt att befälhavaren kommer att inta en nyckelställning. För att det skall föreligga skeppslega behöver emellertid icke befälhavaren vara anställd av befraktaren. Det är tillräckligt att befraktaren är den, som har rätt att ge befälhavaren instruktioner om hur han skall utföra sitt arbete.[52] Detta kan konstateras genom en undersökning av avtalets bestämmelser om befälhavarens arbetsförhållanden eller andra moment, såsom vem som avlönar befälhavaren eller har rätt att avskeda honom. Utan att varje sådant moment har avgörande betydelse, kan dock sammanställningen av dessa och liknande moment innebära en antydan om att det föreligger skeppslega, i den mån det är befraktaren som övertagit funktionerna.

Alldenstund befälhavaren sålunda intar en nyckelställning är det klart, att besättningens anställningsförhållande i övrigt har mindre betydelse. På grund av sin ställning har befälhavaren ordermyndigheten över besättningen, oavsett i vems tjänst denna står. I rättspraxis har man sålunda antagit, att det föreligger skeppslega även om besättningen är anställd av fartygsägaren, blott den står under befälhavarens order.[53]

Till utrustningsfunktionerna räknas förutom bemanningen av fartyget också anskaffandet av förnödenheter och tjänster till detta, för att sätta det i stånd att tjäna såsom fartyg. Hit hör t.ex. uppgiften att ombesörja proviant och vatten, drivmedel samt rekvisita till maskin och nödvändiga hjälpmedel för navigeringen, att ordna med lastning och lossning samt trimning av lasten, att ombesörja lots- och bogserarhjälp samt att arrangera fartygets klarering vid anlöp i hamn. I den mån dessa uppgifter vilar på befraktaren, tyder detta förhållande på att det föreligger skeppslega, men det måste understrykas, att flera av dessa funktioner är kommersiella och därför mycket väl kan handhas av en tidsbefraktare inom ramen för ett tidsbefraktningsavtal. Detta konstaterande medför såsom en nödvändig konsekvens, att funktionsfördelning-

---

51 Se Falkanger s. 53 ff., 58, 125 f.

52 Jfr Falkanger s. 53 ff. Se ND 1908 s. 81 (NH), 1926 s. 49 (NH), 1928 s. 234 (Oslo), 1936 s. 321 (Bergen), 1956 s. 564 (Frostating), NJA 1945 s. 682.

53 Se ND 1951 s. 1 (NH); jfr ND 1931 s. 49 (Bergen), 1944 s. 236 (Eidsivating), 1951 s. 330 (Bergen). I ND 1956 s. 564 (Frostating) ansågs intressegemenskapen vara av sådan art, att fartyget hade två redare. Jfr Falkanger s. 75 ff.

en på detta område mellan ägare och befraktare får liten betydelse och knappast kan vara utslagsgivande, annat än om också övriga faktorer verkar i samma riktning.[54] Det är därför väsentligt att fastslå, att den omständigheten, att några eller flera av de här omtalade funktionerna vilar på fartygsägaren, icke utesluter möjligheten av att man vid en totalvärdering av alla omständigheter kommer till resultatet att ett skeppslegoavtal föreligger. Vissa funktioner har också mindre betydelse i förhållande till andra samt kräver mindre arbetsinsats från den, som är ansvarig för dess utförande. Om fartygsägaren skall ombesörja fartygets underhåll under avtalstiden, kan detta icke vara någon avgörande invändning mot att det föreligger ett legoavtal, även om det kanske är mera riktigt att se denna omständighet såsom ett moment i riktning mot vanlig befraktning.[55] Icke heller kan plikten att hålla fartyget försäkrat tillmätas större betydelse, alldenstund även en vanlig tidsbefraktare kan ha övertagit denna funktion i sitt avtal med fartygsägaren. Skall befraktaren ombesörja såväl underhåll som försäkring blir ställningen något klarare, utan att man fördenskull kan tillmäta dessa moment någon avgörande betydelse.[56]

b. *Det personliga ansvaret och sjöpanträtt*

Innebörden av 275 § kan sålunda sägas vara, att det är utan betydelse för uppkomsten av sjöpanträtt att legotagaren är den i förhållande till borgenären personligen ansvarige. Trots att fartyget är bortfraktat under ett skeppslegoavtal, kan det emellertid hända att fartygsägaren i förhållande till vissa av de i 267 § omnämnda fordringarna bär det personliga ansvaret utan att samtidigt vara redare. Detta gäller t.ex. i fråga om ansvaret för bärgarlön samt för fartygets bidrag i gemensamt haveri.[57] Även i andra fall kan fartygsägaren vara personligen ansvarig på grund av åtagande inom kontrakt eller med stöd av ett subjektivt ansvar utom kontrakt. Förhållandet kan också vara sådant, att fartygs-

[54] Se Falkanger s. 80.

[55] Jfr Falkanger s. 85.

[56] Jfr Falkanger s. 86.

[57] Se Falkanger s. 296 ff., 471 ff. och 224 § sista st. SjöL före ändringen 1964. Jfr dock ND 1949 s. 13 (NH) där rätten antog att "ägaren" enligt det sistnämnda stadgandet var detsamma som "redare", varför ägaren frifanns från ansvar. Omständigheterna var dock speciella, jfr Thorbjørnsen s. 291 f.

ägaren betraktas såsom ansvarssubjekt av borgenären, såsom t.ex. vid uttagandet av offentliga avgifter.[58]

I de flesta fall, där legotagaren företar dispositioner eller handlingar under ett skeppslegoavtal, blir han själv personligt ansvarig, samtidigt som det uppkommer sjöpanträtt i fartyget. Sålunda svarar legotagaren personligen för skador på gods som befordras på konossement underskrivna av legotagaren eller någon på hans vägnar. Samtidigt uppkommer sjöpanträtt med stöd av 275 § jämförd med 267 § 4. Sjöpanträtt uppkommer också om det är ägaren eller någon på hans vägnar som undertecknat konossementet, och i detta fall är det fartygsägaren, som utgör ansvarssubjekt. Skillnaden med avseende på sjöpanträtten i dessa båda situationer ligger däri, att man i det senare fallet icke behöver gå omvägen om 275 §, för att konstatera uppkomsten av sjöpanträtt. Av det sagda följer, att frågan om vem som är personligen ansvarig i förhållande till tredje man icke behöver vara avgörande för sjöpanträttens uppkomst.[59]

På liknande sätt gestaltar sig förhållandena med avseende på andra kontrakts- och deliktskrav. I fråga om befälhavarens hyra gäller att krav härpå kan riktas mot fartygsägaren, i den mån befälhavaren är anställd av denne. I ett legoförhållande är det emellertid legotagaren som är redare och i allmänhet är det också han som anställer befälhavaren. Det är då bara legotagaren som bindes personligen vid detta avtal, icke ägaren, eftersom legotagaren är utan fullmakt att binda fartygsägaren i detta avseende. I båda fallen har däremot befälhavaren sjöpanträtt för sitt hyreskrav i fartyget och i det senare fallet grundar sig sjöpanträtten på regeln i 275 § jämförd med 267 § 2. Förhållandet blir mer komplicerat, när det gäller att fastställa vem som är personligen ansvarig för befälhavarens hyra i fall där denne ursprungligen är anställd av ägaren, men där legoavtalet bestämmer, att ordermyndigheten med hänsyn till såväl det kommersiella som det nautiska nyttjandet skall ligga på legotagaren. Denna fråga kan icke sägas vara löst i skandinavisk rätt och det är ej heller nödvändigt att finna svaret för att fastslå att det i vilket fall som helst uppkommer sjöpanträtt.[60]

---

[58] Jfr Falkanger s. 457 f.

[59] Se Falkanger s. 291.

[60] Jfr Falkanger s. 462 ff. som framhåller att det är en öppen fråga om domstolarna kommer att likställa besittningsövergång vid köp och vid lega, så att det i båda fallen blir den nye besittaren som svarar för hyreskravet. Motsvarande problem gör sig gällande med avseende på besättningens hyreskrav.

Normalt är legotagaren ansvarssubjekt i förhållande till ersättningskrav ex delicto och personskadekrav. Detta torde gälla vare sig ansvaret vilar på subjektiva eller objektiva grunder.[61] Ersättningskravet är utrustat med sjöpanträtt i fartyget i enlighet med 275 § jämförd med 267 § 4. Detsamma gäller ifråga om krav på bärgarlön eller betalning av offentliga avgifter. Här kan visserligen frågan om vem som utgör ansvarssubjekt diskuteras med hänsyn till legotagarens rättigheter enligt avtalet att disponera över fartyget, men sjöpanträtt uppkommer i dessa fall oavsett i vilken riktning svaret på denna fråga går.

Särskilda svårigheter gör sig gällande med hänsyn till frågan om vem som är personligen ansvarig för de avtal, som ingås av befälhavaren utom fartygets hemort för fartygets bevarande eller resans fortsättande, liksom för skador på gods uppkomna under transport på konossement utställda av befälhavaren. Det bör framhållas att dessa komplikationer icke gör sig påminda, när det gäller att avgöra, huruvida den uppkomna fordringen är utrustad med sjöpanträtt eller ej. Vare sig det personliga ansvaret vilar på ägaren eller legotagaren uppkommer sjöpanträtt så snart de i 267 § 5. uppställda rekvisiten är uppfyllda, respektive ansvar föreligger för de i 267 § 4. avsedda skadetillfällena. När legotagaren utgör ansvarssubjekt, grundar sig det sakrättsliga ansvaret på bestämmelsen i 275 §.

Om befälhavaren är anställd av legotagaren, vilket är det normala i skeppslegoavtal, grundas behörigheten på sjölagens regel om ställningsfullmakt och legotagaren utgör ansvarssubjekt i förhållande till tredje man. Skall ägaren bli bunden, måste det föreligga en eller annan rättslig förbindelse mellan honom och befälhavaren. Detta krav är uppfyllt om ägaren anställt befälhavaren, i vilket fall befälhavaren har behörighet att binda principalen med sina rättshandlingar i den utsträckning som 64 § närmare reglerar. Ställningsfullmakten grundar sig på avtal med den som skall bindas såsom principal, och detta förhållande har till följd att ägaren i allmänhet icke kan utgöra ansvarssubjekt i förhållande till befälhavarens konossement eller andra rättshandlingar, när den senare är anställd av legotagaren.[62] Befälhavaren innehar nämligen i detta fall icke sin ställning på grund av avtal med fartygsägaren.

---

[61] Se Falkanger s. 492; jfr NJA 1925 s. 398, ND 1931 s. 49 (Bergen), 1951 s. 330 (Bergen). Se också ND 1956 s. 564 (Frostating), 1951 s. 117 (Frostating), 1954 s. 491 (Trondheim). Beträffande objektivt ansvar, se Falkanger s. 497 f.

[62] Jfr Falkanger s. 441, Grönfors, Ställningsfullmakt, s. 141, 157 ff.

Ibland kan emellertid befälhavaren vara anställd av ägaren, medan kontrollen eller ordermyndigheten över befälhavaren vilar på befraktaren, så att förhållandet är att betrakta såsom ett skeppslegoavtal. I och med att legotagaren har den faktiska och rättsliga ordermyndigheten över befälhavaren, torde det vara likgiltigt också för frågan om vem som är rätt ansvarssubjekt i förhållande till befälhavareavtal enligt 267 § 5. eller under konossementet, om befälhavaren är anställd av ägaren. Det räcker med att konstatera, att det föreligger en rättslig förbindelse mellan befälhavaren och legotagaren, som till sin art motsvarar den som uppkommer, när befälhavaren anställes av legotagaren.[63]

c. *Tredje mans goda tro såsom krav för sjöpanträttens uppkomst*

Regeln i 275 § syftar till att tillvarata tredje mans intressen. Den som levererar förnödenheter till fartyget, reparerar det, bogserar det eller befordrar sitt gods med det skall inte, när fordran på ersättning görs gällande, behöva riskera att mötas av invändningen att fartyget icke disponerades av ägaren då fordringen uppkom och att det därför icke uppkommit någon sjöpanträtt.[64] Regeln tillgodoser icke endast tredje mans intressen, utan verkar också till förmån för den näringsutövande redaren, i vars intresse det ligger att resan kan genomföras samt att lasten transporteras till bestämmelseorten.

Det kan emellertid ifrågasättas, om regeln utsträcker sitt skydd även till den tredje man som är i ond tro, dvs. vet om att fartyget är bortfraktat under ett skeppslegoavtal. Det kan nämligen göras gällande, att den som vet om att fartyget icke disponeras av ägaren, utan är utlejt till någon annan person, som driver sjöfart för egen räkning, icke rimligtvis kan ha samma anspråk på att vara skyddad som den, vilken icke känner till det rätta förhållandet, dvs. är i god tro. Den förstnämnde behöver icke bli lidande därigenom, att fartygsägaren finner det förenligt med sina intressen att icke själv driva sjöfart med fartyget, utan torde ha möjligheter att på egen hand vidtaga åtgärder för att skydda sina fordringsanspråk. Det bör icke vara någon överraskning för honom, att varken fartygsägaren är personligen ansvarig eller fordringen är utrustad med sjöpanträtt. Det kan därför sägas, att det inte är ett legitimt intresse att tredje man skyddas i en situation som denna.

[63] Se Falkanger s. 442 samt där anförda rättsfall.

[64] Jfr motiven till 275 § NJA II 1891 s. 141, Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt, s. 83.

En dylik tankegång kan sägas utgöra den rättspolitiska motiveringen bakom den allmänna civilrättens regler om extinktiva godtrosförvärv. Dessa regler medger att tredje man kan förvärva egendom från någon, som icke är egendomens rätte ägare eller icke innehar densamma med giltig rättstitel, bl.a. under den förutsättningen att tredje man vid förvärvet var i god tro. Vet han däremot om att överlåtaren saknade dispositionsrätt, kan han icke göra gällande några rättigheter mot den rätte ägaren. Kravet på god tro hos förvärvaren upprätthålls såväl ifråga om lösa saker som beträffande fordringar och andra rättigheter. Undantag görs endast beträffande vissa legala säkerhetsrätter, där förhållandet är sådant att reglerna skulle bli overksamma, därest kravet på god tro upprätthölls.[65]

Regeln i 275 § innebär ett erkännande av möjligheten till extinktiva förvärv av sjöpanträtten, när fartyget är bortfraktat under skeppslegoavtal. Den innebär såtillvida en dispensering från kravet på tradition, enär uppkomsten av sjöpanträtt icke är betingad av att fartyget övergår i panthavarens besittning. Frågan är emellertid om regeln får uppfattas så, att den också utgör ett undantag från det allmänt upprätthållna kravet på god tro. Svaret på denna fråga är i första hand att söka i regelns ordalydelse. Av denna framgår att borgenärens goda tro har betydelse endast i samband med att fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling. Har detta skett, dvs. har fartyget kommit ur ägarens hand genom t.ex. sjöröveri, myteri eller stöld, och har tredje man vetskap om detta förhållande, kan han icke åberopa 275 § såsom stöd för uppkomsten av sjöpanträtt till säkerhet för någon fordran, som uppkommit till följd av dispositioner av den som sålunda orättmätigt förfogar över fartyget.[66] I detta avseende får regeln ses som ett uttryck för att det

[65] Se för exempel härpå flottningslagen (§ 68), ägofredslagen och järnvägstrafikstadgan; jfr Undén, Sakrätt I, s. 227. Förklaringen till ett uppgivande av kravet på god tro är i dessa fall att de legala handpanträtterna avser säkerhet för kostnader i samband med omhändertagandet, se SOU 1965:14 s. 81. Jfr även retentionsrätten enligt jaktlagen och fiskelagen. SOU 1965:14 s. 80 f., Undén, Sakrätt I, s. 42.

[66] Den svenska lagtexten använder uttrycket "icke är i god tro", vilket återförs på den franska originaltextens uttryck "n'est pas de bonne foi". Härmed torde förstås att icke endast positiv vetskap utan även misstanke om rätta förhållandet försätter tredje man i ond tro. Jfr den norska lagens uttryck "har kjennskap til", vilket tyder på att endast den positiva vetskapen har relevans; se dock härom Falkanger s. 301 f.

måste föreligga ett rättsligt band mellan ägare och besittare för att sjöpanträtt skall kunna uppstå på grund av besittarens handlingar.[67] Regeln torde emellertid ha en begränsad betydelse ifråga om fordringar, som icke grundar sig på kontrakt, enär sådana borgenärer mera sällan kommer att ha vetskap om rättsförhållandena beträffande fartyget. Den har också kritiserats i den sjörättsliga doktrinen såvitt gäller ansvar utom kontrakt.[68] Den får därför sin huvudsakliga betydelse när det gäller ansvar inom kontrakt och i sådana fall synes den vara berättigad. Det bör emellertid framhållas att undantagsregeln icke kan användas i fall, där borgenären vet att äganderätten till fartyget är omtvistad, men däremot icke känner till att den som disponerar fartyget faktiskt är oberättigad.[69]

På grund av regelns avfattning skulle det kunna sägas att härav motsättningsvis framgår, att stadgandet icke tillmäter tredje mans onda tro någon betydelse i andra situationer än den i detsamma särskilt omnämnda. Denna uppfattning omfattas allmänt i den sjörättsliga doktrinen, och till stöd härför har anförts att regeln tillkommit icke blott till skydd för den tredje man, som slutit avtal med befälhavaren, utan fastmer för att tillgodose själva sjöfartens intressen.[70] Regeln syftar ju till att underlätta för befälhavaren att anskaffa nödvändig utrustning och förnödenheter till fartyget samt att finna varuägare som är villiga att ta risken att transportera varor med fartyget, så att detta kan hållas i kontinuerlig drift utan onödiga förseningar. Detta ligger i legotagarens intresse och alldenstund denne betraktas som redare, främjar regeln även i denna situation sjöfartens intressen.

En sådan uppfattning kan också synas ha stöd i stadgandets innehåll. Om man väljer som utgångspunkt att 275 § icke gäller till förmån för ondtroende tredje man, skulle det icke vara nödvändigt att särskilt föreskriva, att regeln saknar tillämpning i fall, där fartygsägaren berövats fartyget genom rättsstridig handling samt fordringsägaren är i ond tro. Uppfattningen att sjöpanträtt är utesluten om borgenären är medveten om legoavtalet, har nämligen nödvändigtvis till följd att sjöpanträtt icke heller kan uppkomma i fall, där ägaren frånhänts fartyget genom rätts-

[67] Jfr Falkanger s. 301.

[68] Rygh s. 39 f., Jantzen, Rederansvar, s. 158 f.; jfr Falkanger s. 301.

[69] Se ND 1943 s. 56 (Bergen).

[70] Se t.ex. Jantzen, Tidsbefragtning, s. 104, Falkanger s. 447, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 51.

stridig handling och detta är känt för tredje man. När redan fordringsägarens onda tro rubbar förutsättningarna för regelns tillämpning överhuvudtaget, är detta tillräckligt för att göra regeln otillämplig även i den sist avsedda situationen. Det här förda resonemanget skulle alltså tyda på, att regeln endast känner det undantag som uttryckligen omnämns i densamma, samt att i övrigt sjöpanträtt uppkommer, trots fordringsägarens vetskap om att fartyget disponeras på grund av legoavtal.

Häremot torde emellertid kunna invändas, att det i regeln upptagna undantaget bör förstås så att man med upprätthållande av principen, att sjöpanträtt icke kan uppkomma i en ondtrossituation, särskilt velat framhålla den situation, där ägaren berövats fartyget genom en rättsstridig handling. En anledning härtill skulle kunna vara, att man velat understryka att även den, som åtkommit fartyget genom en sådan handling, ur lagens synpunkt vore att betrakta såsom redare, under förutsättning att fordringsägaren icke var i ond tro. Syftet skulle då vara att framhålla förekomsten av redareegenskapen i detta fall, i motsats till den normala situationen där ägaren överlåtit fartyget till annan genom frivillig handling.

I motiven till 1864 års sjölag uttalas i anslutning till 117 §, vilken reglerar fartygets häftande vid skeppslega, att denna regel gäller "underförstådt att den, med vilken han (legotagaren) aftalat, varit i god tro att den, som förfogar öfver fartyget, tillika är dess redare".[71] Detta uttalande tyder på att avsikten med regeln varit att skydda endast godtroende avtalspart. Det görs dessutom en avvägning mellan fartygsägarens och tredje mans intressen i det man kontaterar, att fartygsägaren har lättare att tillgodose sin säkerhet mot att plötsligt finna sig avhänd sin egendom än den, som i god tro ingått avtal med fartygets hyresman.[72] I dåtida svensk sjörättsdoktrin har detta motivuttalande tolkats så att regeln endast avsåg att tillgodose godtrosfallen.[73]

De ändamålsöverväganden, som legat till grund för regeln i 117 §, verkar i riktning mot att skydda tredje man från obehagliga överraskningar till följd av att fartygsägaren överlåtit fartyget till annan, i av-

[71] Motiv 1863 s. 95.

[72] Motiv 1863 s. 95.

[73] Se Dahlström s. 141 som framhåller att man av ordalydelsen kan utläsa att stadgandet är ovillkorligt men att det enligt motiven endast kan åberopas av den kreditor som varit i god tro dvs. förmodat utredaren ha varit fartygets verklige ägare.

sikt att låta denna driva sjöfart därmed för egen räkning.[74] Härav framgår icke mera än att syftet varit att skydda den borgenär, som icke haft kännedom om att fartyget var utlejt eller i förekommande fall varit okunnig om att befälhavaren vid avtalsslutet uppträdde på legotagarens vägnar. En borgenär, som vet att fartyget icke disponeras av sin ägare och att befälhavaren icke uppträder på fartygsägarens vägnar, kan knappast sägas bli överraskad av att icke uppnå sjöpanträtt i fartyget till säkerhet för sin fordran gentemot legotagaren. I en dylik situation kunde det sålunda synas som om det icke fanns någon anledning att skapa en regel, vilken avsåg att skydda borgenären. Denne var ej i behov av något skydd, ty han kände alla fakta och visste, vem som var gäldenär i förhållande till honom. I den mån han icke uppnådde samma säkerhet som den, vilken slutit avtal med befälhavaren som företrädde redare-ägare, ankom det på honom själv att avgöra, huruvida han överhuvudtaget var villig att ingå avtal med legotagaren.

Vad är det då som ligger bakom den motsatta uppfattningen, vilken så distinkt kommit till uttryck i doktrinen? I motiven till 1891 års sjölag finner man inga uttalanden, som kastar ljus över förhållandet. Här uttalas endast, att man i 275 § övertagit den princip, som kommit till uttryck i 117 §, men att man icke funnit anledning att utsträcka denna förmån till avtal, som legotagaren själv ingått med tredje man.[75] I övrigt nämns icke något om huruvida regeln är tillämplig jämväl i förhållande till ondtroende borgenär. Det är möjligt, att detta ger anledning till att låta regeln gälla med samma begränsning som framgått av tidigare motivuttalanden och att man sålunda icke bör tillåta uppkomsten av sjöpanträtt i de fall där fordringsägaren kände till att fartyget icke ägdes av den, med vilken avtal ingicks. Det är emellertid också möjligt, att förhållandet bör vara det rakt motsatta.

Situationen är sålunda den, att man icke kan åberopa några moderna motivuttlanden till stöd för regelns tolkning, men att denna i sin språkliga utformning närmast leder fram till slutsatsen, att den kan åberopas av såväl godtroende som ondtroende borgenär. Emot den språkliga utformningen står de ändamålsöverväganden, vilka ligger bakom regeln och som till synes endast verkar i en godtrossituation. Det kan emellertid anföras, att det primära syftet med den i 275 § uppställda regeln, nämligen skyddet för själva sjöfartens intressen, skulle på ett betänkligt

[74] Motiv 1863 s. 95, Motiv 1887 s. 195. Jfr Hambro s. 85.

[75] Motiv 1887 s. 195.

sätt rubbas, ifall regelns verkningskrets begränsades till godtrosfallen. Det skulle icke vara rimligt att förneka uppkomsten av sjöpanträtt för utomkontraktuella fordringar på ersättning för skador på liv eller egendom, därför att fordringsägaren råkat ha vetskap om att fartyget var utlegat.[76] Starka skäl talar i stället för att i ett sådant fall bortse från den konkreta vetskapen och låta regeln gälla. På liknande sätt gestaltar sig förhållandena beträffande de flesta andra sjöpanträtterna. Så är fallet beträffande sjöpanträtten för bärgarlön, där det med hänsyn till uppmuntringsprincipen måste anses direkt förkastligt att låta vetskap om legoförhållandet radera ut möjligheten till sjöpanträtt. Lika klart är att de under 267 § 1. omnämnda offentliga avgifterna bör vara utrustade med sjöpanträtt, oberoende av fordringshavarens onda tro, enär de på ett alldeles särskilt sätt anknyter till fartyget. När det gäller befälhavares och besättnings löner påfordrar sociala skäl att dessa kvarhålles i sin säkerhetsrätt mot fartyget, oberoende av att de ingått hyresavtal med legotagaren. Kvar står då endast den i 267 § 5. omtalade sjöpanträtten för befälhavareavtal. I detta fall kan det inte med samma tyngd göras gällande, att sjöpanträttens uppkomst bör vara oberoende av tredje mans onda tro.

Emellertid är, såsom tidigare framhållits, regelns syfte icke begränsat till att verka såsom ett skydd för tredje man. Avsikten är att ge en legotagare samma möjligheter som en redare-ägare att driva sjöfart med fartyget. Om regelns tillämpning begränsades till godtrosfallen, skulle legotagaren icke kunna utnyttja fartyget som kreditbas i de fall, där tredje man ägde kännedom om att fartyget var utlejt samt visste, att en annan än fartygsägaren var ansvarig för de fordringar, som uppkom till följd av rederidriften. En så begränsad tolkning skulle onekligen verka till förmån för fartygsägaren och kanske närmast överensstämma med dennes intentioner vid ingåendet av legoavtal beträffande fartyget. Det kan emellertid förmodas, att legotagaren i allmänhet har ett stort intresse av att under hyrestiden kunna begagna fartyget som kreditbas och att detta icke behöver innebära några nackdelar för ägaren, eftersom legoavtal vanligen innehåller bestämmelser om att fartyget skall återlämnas till ägaren fritt från häftelser, som uppkommit under hyrestiden. Det kan därför icke sägas, att legotagaren normalt har någon förpliktelse att se till att fartyget icke blir behäftat med sjöpanträtter under legoperioden. Även om tredje man har vetskap om att far-

[76] Jfr ovan vid not 68.

tyget är utlejt, kan det därför ej påstås, att detta förhållande rubbar förutsättningarna för tillämpning av 275 §.

Den risk som fartygsägaren löper att fartyget återlämnas behäftat med sjöpanträtter, vilka han tvingas infria för att undvika exekutiv försäljning, kan dock icke sägas vara större än i andra situationer, där en ägare till en sak tillåter någon annan att disponera över denna. Avtalet bygger i samtliga fall på ägarens förtroende för den person, som erhåller dispositionsrätten. Önskar ägaren skydda sig mot att egendomen disponeras i strid mot hans intentioner, ligger det nära för honom att göra så med hjälp av ändamålsenliga klausuler i avtalet. Han kan sålunda insistera på att avtalet upptar en s.k. "non-lien"-klausul, vilken avser att förhindra befraktaren att låta fartyget behäftas med sjöpanträtter under legotiden.[77] En sådan bestämmelse har emellertid sina uppenbara begränsningar. Parterna kan nämligen icke avtala med bindande verkan för tredje man, att sjöpanträtt icke skall uppkomma i fartyget. Det är därför troligt att en dylik klausul på det hela taget icke har någon betydelse med hänsyn till fordringar, som icke grundar sig på ett kontraktsförhållande mellan legotagaren och tredje man.[78]

Ett minimikrav för att en sådan klausul skall ha någon verkan gentemot tredje man torde vara, att den senare känner till klausulen eller borde göra det. Här tvingas man dock att göra en reservation beträffande sjöpanträtten för befälhavares och besättnings lönefordringar. Bestämmelsen härom uppfattas allmänt som tvingande och torde därför icke ens kunna frånfallas på ett verksamt sätt innan den ännu uppkommit.[79] Av de mera betydelsefulla sjöpanträtterna kvarstår då endast sjöpanträtten för lastskador och befälhavareavtal.[80] I dessa fall torde klausulen få tillerkännas rättsverkan i förhållande till den tredje man som känner till klausulen. Det kan nämligen sägas, att fartygsägaren genom klausulen inskränkt befraktarens dispositionsrätt över fartyget. Handlar befraktaren i strid mot klausulen, disponerar han över fartyget på grund av en rättsstridig handling och sjöpanträtt uppkommer icke

[77] Se Falkanger s. 299 f., Lund i ND 1949 s. 397, Michelet i AfS Bd 2 s. 588 f.

[78] Jfr Falkanger s. 300.

[79] Jfr Rygh s. 32, Falkanger s. 300, Lund i ND 1949 s. 399.

[80] Falkanger, s. 300 not 25, ifrågasätter om icke också lastägarens sjöpanträtt för skada på godset måste betraktas som en tvingande regel.

där tredje man icke är i god tro.[81] Ond tro bör anses föreligga i fall där tredje man har misstanke om att avtalet kan innehålla en "non-lien"-klausul. I allmänhet kan emellertid icke blotta vetskapen om att det föreligger ett certeparti vara tillräckligt för att väcka denna misstanke.[82]

Sammanfattningsvis kan fastslås, att fordringsägarens goda tro i allmänhet har en starkt begränsad betydelse för frågan om sjöpanträttens uppkomst vid skeppslega. Regeln i 275 § kan icke anses inskränkt till att gälla endast i de fall, där tredje man saknar kännedom om legoavtalet. De rättspolitiska synpunkterna bakom regeln går längre och innebär att borgenärerna skall ha säkerhet i fartyget för de fordringar, som uppkommer i förbindelse med driften. De skall icke vara hänvisade att göra ett personligt krav gällande mot någon okänd redare i ett fjärran land. Det interna förhållandet ägare-redare bör därför principiellt vara helt ovidkommande för tredje man.

3. *Befälhavareavtal och sjöpanträtt vid tidsbefraktning*

Även om den problemställning, som här skall ventileras, är densamma som vid skeppslega, är förhållandena när det gäller tidsbefraktning helt annorlunda och på sitt sätt också mer komplicerade. Detta sammanhänger med att, såsom redan framhållits, tidsbefraktning icke kan anses innefattad i den av 275 § använda omskrivningen att "annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning". I detta avseende är sålunda 275 § varken direkt eller indirekt tillämplig på tidsbefraktning.[83] Detta finner sin förklaring i det förhållandet, att det här icke är befraktaren som utrustar fartyget med besättning, proviant och annan utrustning samt att det följaktligen icke är denne utan bortfraktarenägaren, som är fartygets redare. Besättningen är sålunda alltjämt i redarens tjänst, och denne skall ombesörja och bekosta en icke oväsentlig

[81] Jfr Falkanger s. 302. Se däremot Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 51, som anser att dylika klausuler bör frånkännas varje effekt gentemot tredje man enligt svensk rätt.

[82] Jfr Falkanger s. 302; se ND 1955 s. 397 (Eidsivating) där underrätten utgick ifrån att "non-lien"-klausulen i princip var giltig, under förutsättning att borgenären kände till eller borde känna till klausulen.

[83] Jfr Jantzen, Tidsbefragtning, s. 105, 111, Klæstad, Rederansvaret, s. 208, Knoph s. 133. Se ND 1902 s. 241 (NH), NJA 1903 s. 461, ND 1903 s. 365 (NH), 1904 s. 77 (Kristiania), 1911 s. 17 (NH).

del av fartygets utrustning. Men även om befraktaren enligt avtalet skall handha alla de kommersiella funktionerna, får avtalet klassificeras såsom tidsbefraktning, och den här avsedda omskrivningen i 275 § passar icke på förhållandet.

I samband med att sjöpanträttskonventionens regler upptogs i den svenska sjölagen, blev bestämmelsen i 275 § tillämplig jämväl på underbortfraktning av ett fartyg. Innebörden härav är att sjöpanträtt i fartyget uppkommer för de fordringar, för vilka befraktaren är ansvarig såsom bortfraktare.[84] Med underbortfraktning avses den situationen, att befraktaren av ett fartyg i sin tur bortfraktar detta till en tredje man, som därvid blir underbefraktare. Den ursprunglige befraktaren blir härvid underbortfraktare och fartygsägaren benämnes i en sådan situation huvudbortfraktare.

Att sjöpanträttsreglerna erhåller motsvarande tillämpning vid underbortfraktning betyder, att det uppkommer sjöpanträtt för förpliktelser, som en befraktare ådrar sig i sin egenskap av bortfraktare. Härmed avses förpliktelser som denne ådrar sig i förhållande till underbefraktaren.[85] Det betyder, att icke heller den utvidgade lydelsen av 275 § inbegriper tidsbefraktning och en tidsbefraktares ansvar, annat än i den här omtalade begränsade omfattningen. Eftersom förpliktelsen måste inrangeras under någon av de fordringsgrupper, som omnämnes i 267 §, blir resultatet att det i huvudsak är underbortfraktarens ansvar för förlust av och skada på last, hans konossementsansvar och hans ansvar för passagerare som blir säkerställt med sjöpanträtt.[86]

Däremot uppkommer det icke sjöpanträtt för fordringar med anledning av leveranser av bunkers, proviant o. dyl. som beställts av befälhavaren för en tidsbefraktares räkning, även om den senare är under-

[84] Jfr Rygh s. 40 f., Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 51.

[85] Jfr ND 1955 s. 397 (Eidsivating) och ND 1956 s. 57 (Oslo), den senare domen dock ändrad i ND 1957 s. 536 (Eidsivating) på annan grund. Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 51 not 21 anmärker att det i och för sig är förvånande att en tidsbefraktare, som ej själv kan belasta fartyget med sjöpanträtt, kan åstadkomma en sådan belastning genom att i sin tur bortfrakta fartyget, och påpekar att detta säkerligen icke varit konventionens mening; jfr Berlingieri s. 149 ff.

[86] Se dock ND 1955 s. 81 (NH) och NJA 1960 s. 742 (ND 1960 s. 349) där fartygsägaren och icke tidsbefraktaren ansågs ansvarig gentemot konossementsinnehavare för förlust eller skada på gods när konossement undertecknats av befälhavaren eller befraktarens agent "for the master"; jfr ND 1903 s. 331 (NH). Se härom Tiberg i Six lectures on the Hague Rules s. 131 ff. samt Ramberg i ETL 1966 s. 874 ff.

bortfraktare.[87] Huvuregeln är sålunda att en tidsbefraktares dispositioner och handlingar icke kan ge upphov till sjöpanträtt i fartyget. Det saknas en positiv bestämmelse av sådant innehåll, och under sådana förhållanden gäller enligt svensk rätt, att borgenären icke kan erhålla sjöpanträtt i egendom, som icke tillhör gäldenären. En tidsbefraktare, som under avtalstiden endast transporterar egna varor med fartyget, kan sålunda icke under några förhållanden belasta fartyget med sjöpanträtter för sådana fordringar, för vilka han själv är personligen ansvarig i förhållande till tredje man. Bestämmelsen i 275 § avser den situationen, att tidsbefraktaren uppträder som underbortfraktare, dvs. själv påtar sig transportförpliktelser i förhållande till tredje man. Det ansvar, som under dylika förhållanden kan uppkomma för tidsbefraktaren gentemot underbefraktaren, är enligt regeln säkerställt med sjöpanträtt i fartyget. I den mån tidsbefraktaren ådrar sig ansvar gentemot annan, gäller däremot icke regeln i 275 §, ty tidsbefraktaren kan då icke sägas ha ådragit sig ansvar i sin egenskap av underbortfraktare. När han därför har låtit befälhavaren beställa proviant eller bunkers till fartyget och sålunda själv ådragit sig ansvar gentemot leverantören, kan det icke sägas att han uppträtt i sin egenskap av underbortfraktare. En tidsbefraktare måste ju ombesörja sådana beställningar till fartyget även när han nyttjar det för transport av egna varor, och i den situationen är det följaktligen icke fråga om underbortfraktning.

Härtill kommer dessutom, att uppkomsten av sjöpanträtt för befälhavareförbindelser, vilka ingåtts av befälhavaren på tidsbefraktarens vägnar, är utesluten redan på grund av bestämmelsen i 267 § 5.[88] Enligt detta stadgande uppkommer sjöpanträtt för avtal som ingåtts av befälhavaren i denna hans egenskap. Det innebär att befälhavaren vid rättshandlingens företagande skall ha uppträtt som representant för redaren. Uttrycket "i denna sin egenskap" markerar sålunda befälhavarens relation till redaren. Denna kommer till uttryck i 64 §, vari det stadgas att befälhavaren är behörig att i närmare preciserad omfattning företa rättshandlingar på redarens vägnar. De avtal, som befälhavaren med stöd av denna fullmakt ingår, blir bindande för redaren.

Befälhavaren kan emellertid också ha behörighet att uppträda och

[87] Se Rygh s. 40, 99 f., Michelet i AfS Bd 2 s. 585, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 51.

[88] Se Jantzen, Tidsbefragtning, s. 105 ff., och densamme, Rederansvar, s. 159; jfr Rygh s. 99 som ställer sig kritisk häremot.

sluta avtal för annan än redaren. I en tidsbefraktningssituation ankommer det ofta på tidsbefraktaren att ombesörja inköp av nödvändiga bunkers. Det föreligger inget hinder att dessa beställningar av bunkers företas av befälhavaren på uppdrag av tidsbefraktaren. I vissa fall har befälhavaren skyldighet att i sådant avseende efterkomma tidsbefraktarens order, eller t.o.m. att utan vidare företa beställningar på tidsbefraktarens vägnar för att tillvarata såväl dennes som fartygsägarens intressen. Denna skyldighet följer av hans ställning som befälhavare och som representant för redaren. I denna mening kan det därför sägas att befälhavaren uppträder "i denna sin egenskap". Men utåt sett, gentemot tredje man, handlar han på tidsbefraktarens vägnar och som representant för denne. I den mån tredje man görs uppmärksam på detta förhållande, blir tidsbefraktaren personligen ansvarig för avtalets fullgörande och något ansvar för redaren uppkommer icke. När befälhavaren handlar på tidsbefraktarens vägnar, kan han därför icke sägas handla "i denna sin egenskap" i den betydelse detta uttryck förekommer i 267 § 5. Den avtalsbundenhet, som här uppkommer för tidsbefraktaren på grund av befälhavarens rättshandling, är ett utflöde av tidsbefraktningsavtalets bestämmelser om att befraktaren skall ombesörja och betala fartygets bunkers och grundar sig på befälhavarens behörighet att rättshandla för tidsbefraktaren. Den kan därför icke likställas med den bundenhet som befälhavaren kan åstadkomma för redaren med stöd av regeln om ställningsfullmakt i 64 §.

En bestämmelse i befraktningsavtalet, att tidsbefraktaren skall ombesörja beställning av och betala nödvändiga förnödenheter till fartyget, har emellertid ingen betydelse i förhållande till tredje man, som ej känner till densamma. När därför befälhavaren beställer proviant eller bunkers till fartyget, har leverantören rätt att utgå ifrån att beställningen sker på redarens vägnar.[89] I dessa fall blir redaren ansvarig gentemot leverantören och denne har sjöpanträtt i fartyget enligt 267 § 5., under förutsättning att övriga i regeln uppställda rekvisit är uppfyllda. Redaren kan icke invända gentemot godtroende tredje man, att befälhavaren i överensstämmelse med tidscertepartiets bestämmelser har handlat för tidsbefraktarens räkning. Känner icke tredje man till detta, erhåller han sålunda sjöpanträtt i fartyget.

[89] Se ND 1902 s. 241 (NH), 1904 s. 77 (Kristiania), 1911 s. 17 (NH); jfr Jantzen, Tidsbefragtning, s. 106, Klæstad, Rederansvaret, s. 210 f., Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 52.

Har tredje man däremot vetat om eller bort känna till, att befälhavaren i det konkreta fallet uppträtt på tidsbefraktarens och icke på redarens vägnar, uppkommer ansvar endast för tidsbefraktaren.[90] Det är dock icke tillräckligt att tredje man känner till att fartyget är tidsbefraktat och att inköp av de avsedda förnödenheterna enligt avtalet skall företas av befraktaren.[91] Den omständigheten, att befraktaren skall betala för bunkers eller andra förnödenheter, utesluter icke att redaren kan föredra att själv ombesörja beställningen och själv ställa sig ansvarig gentemot tredje man. För att tidsbefraktaren skall bli bunden och därmed sjöpanträtt vara utesluten, torde krävas att befälhavaren uttryckligen gör tredje man uppmärksam på att han vid rättshandlingens ingående uppträder på tidsbefraktarens vägnar och att det sålunda är tidsbefraktaren som skall vara förpliktad ifråga om avtalets rättsverkningar.[92]

Har beställningen företagits av tidsbefraktaren själv är det klart att redaren icke härigenom ådrages något personligt ansvar och icke heller uppkommer någon sjöpanträtt i fartyget.[93] Detsamma gäller när en tidsbefraktares agent företar beställningen och därvid uttryckligen förklarar att han handlar på tidsbefraktarens vägnar.[94] Icke heller uppkommer ansvar för redaren eller sjöpanträtt i fartyget, om befälhavaren endast anger kvantitet och mottar bunkers, som levereras på grund av ett mellan tidsbefraktaren och bunkersleverantören ingånget årskontrakt.[95]

4. *Sammanfattning*

Framställningen har påvisat betydelsen av att företa en gränsdragning mellan skeppslega och tidsbefraktning samt de svårigheter som är för-

---

[90] Se t.ex. ND 1911 s. 12 (Kristiania), 1913 s. 105 (NH), NJA 1923 A 257 (ND 1924 s. 383); jfr Klæstad sist a.a. s. 211, Knoph s. 134, Jantzen sist a.a. s. 106 f.

[91] Se ND 1904 s. 77 (Kristiania), ND 1927 s. 225 (Oslo); som texten Jantzen sist a.a. s. 107 f., Klæstad sist a.a. s. 211. Se däremot motsatt uppfattning Knoph s. 134, Michelet i AfS Bind 2 s. 589.

[92] Jfr Jantzen sist a.a. s. 107 f., Lund i ND 1949 s. 397.

[93] Se t.ex. ND 1913 s. 105 (NH); jfr Klæstad sist a.a. s. 211 f., Michelet i AfS Bd 2 s. 579.

[94] Jfr Klæstad sist a.a. s. 211 f., Michelet i AfS Bd 2 s. 579.

[95] Se ND 1931 s. 207 (Bergen), NJA 1936 s. 413 (ND 1936 s. 289), ND 1939 s. 75 (SøHa), 1939 s. 108 (SøHa).

enade härmed. Nödvändigheten härav är betingad av att 275 § enligt sin ordalydelse endast i mindre omfattning understöder uppkomsten av sjöpanträtt, när fartyget är bortfraktat under tidsbefraktningsavtal, medan en sådan inskränkning är okänd vid skeppslega. Svårigheterna att dra gänsen mellan de båda avtalstyperna sammanhänger med att man i praktiken rör sig med olika mellanformer mellan ren skeppslega och tidsbefraktning.

Resultatet av undersökningen är att en sådan gränsdragning icke kan företas med stöd av någon generell formel. Det är nödvändigt att företa en helhetsbedömning av omständigheterna i varje konkret fall, för att därigenom klargöra på vem — fartygsägaren eller befraktaren — den övervägande delen av de typiska redarefunktionerna vilar. Det har därvid fastslagits att den omständigheten, att befälhavaren eller besättningen alltjämt är anställda av fartygsägaren, icke nödvändigtvis betyder att denne skall anses vara redare. Om nämligen befälhavaren står under befraktarens kontroll i såväl nautiskt som kommersiellt avseende väger detta tyngre än själva anställningsförhållandet. Vissa moment i funktionerna kan ha större eller mindre betydelse om de ses isolerade från varandra, men även mindre betydelsefulla moment kan sammantagna med andra moment ge en direkt fingervisning om befraktningsavtalets karakterisering.

Vid skeppslega uppkommer sjöpanträtt för befälhavarens avtal vare sig befälhavaren uppträtt på fartygsägarens eller legotagarens vägnar. Regeln i 275 § medför därmed att det personliga ansvaret icke har avgörande betydelse för frågan om sjöpanträttens uppkomst. Vid tidsbefraktning däremot står det personliga ansvaret i centrum och får direkt betydelse för frågan om befälhavarens rättshandlingar kan grunda sjöpanträtt. Detta sammanhänger med att 275 § icke har tillämpning ifråga om förpliktelser, som en tidsbefraktare ådrar sig gentemot annan än underbefraktaren. Av större betydelse är emellertid, att det aldrig kan uppkomma sjöpanträtt för befälhavareavtal som ingåtts på tidsbefraktares vägnar. Detta följer av regeln i 267 § 5. jämförd med 64 §.

FEMTE AVDELNINGEN

267 § 5. SJÖLAGEN OCH 1967 ÅRS KONVENTION OM SJÖPANTRÄTT OCH FARTYGSINTECKNING

Vid den diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel i maj 1967 antogs en ny konvention om sjöpanträtt och fartygsinteckning. Den nya panträttskonventionen är avsedd att ersätta 1926 års konvention i ämnet. Antagandet av den nya konventionen innebär att de stater, som tidigare i någon form tillträtt 1926 års konvention, skall i den mån de ratificerar eller tillträder 1967 års konvention säga upp den gamla. För Sveriges vidkommande har en sådan uppsägning redan skett samtidigt som arbetet på den nya sjöpanträttskonventionen framskridit så långt att man började skönja konturerna av en ny konvention. Som tidigare framhållits är emellertid sjölagens regler alltjämt att anse som gällande svensk rätt. Sverige har emellertid redan undertecknat 1967 års konvention och det finns anledning att vänta sig att justitiedepartementet kommer att framlägga ett nytt lagförslag i ärendet under år 1970.

Syftet med den nya panträttskonventionen var att åstadkomma en förbättring av långtidskrediten i fartyg genom att stärka fartygsinteckningens ställning i förhållande till sjöpanträtterna, ävensom att främja förutsättningarna för denna intecknings internationella giltighet. Ett verksamt medel för att uppnå denna målsättning ansågs vara att nedbringa antalet sjöpanträtter till ett minimum. Detta har bl.a. föranlett det totala avskaffandet av sjöpanträtt för befälhavareavtal. De överväganden, som har legat bakom detta ställningstagande skall göras till föremål för särskild behandling i följande kapitel (XII). Innan vi går in härpå kan det vara lämpligt att i korthet redogöra för den nya konventionens förarbeten (1). Därefter behandlas och prövas de skäl, som legat till grund för avskaffandet (2). I ett följande avsnitt diskuteras alternativa utvägar att lindra de skadeverkningar i förhållande till fartygsinteckningen, som den behandlade sjöpanträtten anses innebära (3). Slutligen sammanfattas resultatet av den gjorda undersökningen (4).

Kapitel XII

AVSKAFFANDET AV SJÖPANTRÄTTEN FÖR BEFÄLHAVAREAVTAL

1. *Förarbetet till 1967 års panträttskonvention*

Den 14 juni 1963 beslöt Bureau Permanent inom CMI att uppta frågan om revision av 1926 års sjöpanträttskonvention på sitt arbetsprogram. Uppdraget att leda arbetet anförtroddes den holländske advokaten Jan Asser. En av honom inkallad arbetsgrupp sammanträffade i Amsterdam i december 1963 för att granska och diskutera ett av Asser i förväg uppgjort och cirkulerat utkast till rapport och frågeformulär, avsett att tillställas de nationella föreningarna. I januari 1964 översändes den överarbetade rapporten jämte frågeformuläret till CMI:s medlemmar med begäran om de nationella föreningarnas yttrande.[1]

Den utsedda arbetsgruppen sammanträdde därefter i april i Oxford, där de dittills inkomna svaren diskuterades. Innehållet i dessa tydde på att man var enig om att antalet sjöpanträtter skulle nedbringas i den nya konventionen, samt att det ej längre fanns något skäl att bibehålla sjöpanträtten för befälhavareavtal. Däremot indikerade de flesta svaren en önskan att konventionen på något sätt borde tillvarata skeppsvarvens intressen av särskild säkerhet för fordringar på grund av reparationer. I samband härmed diskuterades problemen med avseende på retentionsrätten och den engelska rättens possessory lien, vilka rättigheter tillkom fartygsbyggare och reparationsvarv.[1a] Det anmärktes, att en possessory lien gav en kvalificerad förmånsrätt och att den retentionsrätt, som erkändes i vissa länder, även om den ej var en sjöpanträtt, gav borgenären möjlighet att erhålla betalning framför alla sjöpant- och inteckningshavare, eftersom denna rättighet berättigade fordringshava-

[1] Se beträffande denna rapport CMI New York 1965, s. 76 ff.

[1a] Se härom Asser, Maritime liens, s. 24.

ren att behålla besittningen till fartyget till dess betalning skedde.[2] Det ansågs att dessa borgenärer icke längre var förtjänta av denna goda prioritet, men att det å andra sidan borde tillerkännas någon säkerhet till förmån för skeppsvarven. Resultatet blev att man i det utarbetade konventionsutkastet, det s.k. Oxford Draft, slopade sjöpanträtten för befälhavareavtal och tillerkände sjöpanträtt för varvs fordringar på ersättning för underhållsarbeten och reparationer med förmånsrätt omedelbart efter fartygsinteckningarna. Vidare föreskrevs att de kontraherande staterna skulle vara berättigade att i den nationella lagen införa eller låta kvarstå en retentionsrätt till säkerhet för vilket som helst krav, under förutsättning emellertid att denna säkerhetsrätt icke inverkade menligt på realiserandet av de i utkastet godkända rättigheterna, dvs. dels sjöpanträtter med förmånsrätt framför inteckningar, dels inteckningar och dels sjöpanträtter med förmånsrätt efter inteckningar.[3]

Detta konventionsutkast utsändes tillsammans med rapporten över diskussionerna i Oxford till de nationella föreningarna. I juni 1964 sammanträdde en internationell underkommitté bestående av representanter från 14 nationella föreningar i Amsterdam och diskuterade där det nämnda utkastet. Några delegater framhöll att den i Oxford Draft omtalade retentionsrätten skulle vara utan värde, såvida icke konventionen tillerkände fordringar på grund av reparationer och underhåll av fartyg en sjöpanträtt med hög prioritet. Det anfördes, att argumenteringen att varvet var i tillfälle att undersöka redarens ekonomiska status var tillämplig endast vid byggande av fartyg men icke vid reparationer, då det ibland t.o.m. var svårt att fastställa fartygsägarens identitet. Av praktiska och kommersiella skäl kunde varvet dessutom ofta inte begära vare sig full betalning i förskott eller en garanti. Dessa skäl, sammanhållna med det faktum att fartygets värde ökades genom reparationerna, motiverade att skeppsvarven erhöll en sjöpanträtt för fordringar på grund av reparationer (men ej underhåll) med prioritet framför inteckningar. Denna rätt skulle emellertid endast kunna utövas under det att fartyget var i varvets besittning.

Andra delegater argumenterade livligt emot en sådan lösning. Man

---

[2] Detta är fallet enligt dansk och norsk rätt, jfr ND 1932 s. 401, 429 (DH), 1922 s. 553 (NH), medan däremot enligt svensk rätt retentionsrätten enligt 17 kap. 3 § 4 st. handelsbalken har förmånsrätt först efter sjöpanträtterna. Jfr Sandström s. 9 not 3, Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 244.

[3] Se beträffande det här anförda CMI New York 1965 s. 167, 173.

menade att det var nödvändigt att minska antalet sjöpanträtter med förmånsrätt framför inteckningarna. Den rättsliga innebörden av retentionsrätten varierade dessutom inom olika rättssystem, varför det skulle vara omöjligt att finna en för alla godtagbar definition. Man framhöll vidare, att varven hade möjlighet att begära betalning i förskott eller garanti för att betalningsförpliktelsen skulle komma att uppfyllas och man kunde icke hålla med om att fartygets värde nödvändigtvis ökades genom reparationer.

Vid en omröstning beslöts att bestämmelserna om sjöpanträtt för underhåll och reparationer i Oxford Draft skulle bortfalla. Det bestämdes vidare att ett redaktionsutskott skulle utarbeta ett nytt konventionsutkast på grundval av de fattade besluten.[4]

Detta utskott fullgjorde sin uppgift i september i Portofino och presenterade ett nytt utkast, det s.k. Portofino Draft, vilket helt slopade sjöpanträtten för underhåll och reparationer.[5] I sitt yttrande över utkastet anförde den danska föreningen i anslutning härtill, att denna sjöpanträtt borde bibehållas beträffande mindre fartyg, enär den alltjämt var av betydelse för mindre rederier, fiskefartyg m.m.[6]

Portofino-utkastet diskuterades därefter av den internationella underkommittén i Antwerpen i juni 1965. Det utkast som därvid antogs, det s.k. Antwerp Draft, innebar i jämförelse med Portofino-utkastet praktiskt taget endast formella ändringar.[7] Den japanska föreningen anförde i sitt yttrande häröver, att en sjöpanträtt för reparationer av fartyget borde införas med förmånsrätt framför inteckningarna.[8]

Antwerpen-utkastet förelades CMI-konferensen i New York i september 1965 och blev föremål för livliga diskussioner. Den danska delegationen framlade ett förslag om återinförande av sjöpanträtt för befälhavareavtal beträffande fartyg under 300 ton. Detta motiverades med att framför allt fiskefartyg var i behov av denna kreditform. Förslaget föll emellertid med 16 röster mot 2 och 5 "abstentions". Det danska förslaget stöddes endast av den franska delegationen.

Efter ett resolutionsförslag om ett uppskov med slutavgörandet, vilket emellertid förkastades, antogs ett konventionsförslag med 17 röster mot 7 nedlagda. För konventionsförslaget röstade Argentina, Belgien,

[4] Se CMI New York 1965 s. 265 f.
[5] Se CMI New York 1965 s. 257.
[6] Se CMI New York 1965 s. 273.
[7] Se CMI New York 1965 s. 341 ff.
[8] Se CMI New York 1965 s. 357.

Canada, Chile, Danmark, England, Finland, Irland, Israel, Italien, Japan, Nederländerna, Norge, Spanien, Sverige, Tyskland och U.S.A. Följande länder lade ned sina röster, nämligen Frankrike, Grekland, Jugoslavien, Mexico, Polen, Portugal och Schweiz. I detta slutligen antagna förslag upptogs sålunda icke någon sjöpanträtt för befälhavareavtal. Med avseende på retentionsrätten för att säkerställa krav på grund av fartygsreparationer föreskrevs att en sådan rättighet kunde tillerkännas enligt den nationella lagen under förutsättning att den gavs prioritet efter de erkända sjöpanträtterna; däremot uppställdes ej något förbud mot att låta rättigheten få prioritet före fartygsinteckningen.[8a]

Det i New York antagna konventionsförslaget diskuterades därefter på diplomatisk konferens i Bryssel i maj 1967.[9] Något försök att återinföra sjöpanträtten för befälhavareavtal gjordes ej. När voteringen om konventionens materiella regelkomplex som helhet utföll så att 22 röster avgavs för förslaget, ingen emot och 23 lades ned, innebar detta ett definitivt slopande av denna sjöpanträtt.[10]

2. *Skälen för avskaffande av sjöpanträtt för befälhavareavtal*[11]

Trots att tanken på ansvarsbegränsningsreglerna såsom grund för sjöpanträtten i 267 § 5. allmänt avvisats, såsom vi sett i första kapitlet,[12] har det ansetts nödvändigt att befälhavarens krav på likvida medel under resa blir tillgodosett på något sätt. Denna sjöpanträtt fyller därvid den viktiga funktionen att utgöra ett kreditmedel. Dessutom har anförts, att billighetshänsyn kräver att den som offrar pengar och arbete på att sätta fartyget i stånd att fortsätta sin resa också skall få sin betalning

[8a] Jfr Rune i SvJT 1968 s. 62.

[9] Procès Verbaux, Bryssel 1967; se för en närmare redogörelse Rune i SvJT 1968 s. 60 ff.

[10] Procès Verbaux, Bryssel 1967, s. 183 f.

[11] Den följande framställningen bygger väsentligen på min undersökning Abrogation of the Maritime Lien for Master's Contracts, Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1965:4 vilken presenterades före New York-konferensen 1965. Avsikten är att i förevarande avsnitt samla och värdera alla de synpunkter och motiv, vilka ligger bakom det slutliga avskaffandet. Förf. är medveten om att en del argument och uppgifter redan dragits fram i den tidigare framställningen, men har valt att återupprepa detta material framför att göra hänvisningar till föregående avsnitt av undersökningen.

[12] Se ovan Kap. I:4 s. 64 f.

ur detta objekt framför andra fordringar. Även om det på goda grunder kan anses att det senare skälet icke är hållbart, har det dock varit en bidragande orsak till att sjöpanträtten, sedan regler om fartygsinteckning genomförts, erhållit förmånsrätt framför inteckningen.

Det är emellertid väsentligt att man har i åtanke, att de båda kreditformerna tillgodoser olika behov. Sjöpanträtten anses främja den löpande krediten medan fartygsinteckningen tillgodoser den fasta krediten, nämligen den som är nödvändig för byggande av fartyg. Det kan inte råda något tvivel om att inteckningen utgör ett föga lämpligt kreditmedel för det löpande kreditbehovet.[13] Visserligen kan numera befälhavaren eller den tredje man med vilken befälhavaren träder i förbindelse, då fartyget befinner sig på resa utom hemorten, till följd av de förbättrade kommunikationerna nå kontakt med rederiet på hemorten. Det är därför möjligt att under medverkan från rederiet få till stånd inteckning i fartyget till säkerhet för uppkomna förbindelser. Ett dylikt arrangemang är dock tidskrävande och motverkar därför befälhavarens intresse av att utan tidsutdräkt kunna ställa säkerhet för den erforderliga krediten, så att fartyget kan fortsätta sin resa. Det förefaller sålunda icke vara realistiskt att tänka sig att befälhavaren eller den leverantör eller verkstad, med vilken han sluter avtal, tillgodoser sitt krav på säkerhet genom att söka inteckning i fartyget.[13a] Inteckningen synes icke kunna ersätta sjöpanträtten som kreditmedel.

Utmärkande för alla sjöpanträtter enligt 267 § 1—5. är att de i förmånsrättshänseende kommer framför inteckningen, ett förhållande som innebär en fara för den fasta fartygskrediten. 1926 års konvention uppbars av tanken att stärka den fasta krediten på bekostnad av de privilegierade rättigheterna. Avsikten var sålunda att nedskära dessa rättigheter till ett minimum. Därvidlag kan man säga att situationen har varit densamma när man inom CMI började överväga att avskaffa sjöpanträtten för befälhavareavtal. Det är ingen tvekan om att denna sjöpanträtt i många fall utgör en direkt skada för realkrediten i fartyg.[14] Under en tid av sex månader som motsvarar preskriptionsfristen för ifrågavarande sjöpanträtter, kan fartyg som befinner sig på resa komma att belastas med utgifter för proviant, bunkers och reparationer till

[13] Jfr den praktiska situationen beskriven hos Chauveau s. 135.

[13a] Jfr Carrus s. 154.

[14] Se t.ex. Siesby s. 99.

avsevärda belopp.[15] Reparationer som utförs på fartyg är ofta icke täckta av försäkring eftersom det i många fall är fråga om rena underhållsarbeten på grund av nedslitning. Den panträtt, som i vissa fall kan tänkas tillkomma varvet utom hemorten för dess fordran på ersättning för utförda reparationer, kan därför riskeras medföra en nedsättning av fartygets kreditvärdighet. Det förefaller i konsekvens härmed vara en absolut nödvändighet att inta en restriktiv hållning gentemot erkännandet av dessa sjöpanträtter.[16]

Ofta möter man emellertid den invändningen att ett fartyg representerar så stora värden att dessa utgifter knappast kan komma att påverka inteckningshavarnas ställning. Det är möjligt att denna invändning har större fog för sig vad beträffar den större sjöfarten än ifråga om den mindre. I varje fall måste beaktas att ett fartyg är utsatt för en snabbare förslitning och värdeförsämring än t.ex. fast egendom, samt att det är känsligare för konjunktursvängningar. Detta medför ur inteckningshavarens synpunkt att eventuella övervärden snabbt äts upp så att fartygsvärde och inteckningsbelopp sammanfaller. Det är då uppenbart att ytterligare kreditgivning kan innebära en fara för inteckningshavarens säkerhet.

Ett flertal konkurser utgör påtagligt bevis härför, och i rättspraxis ser man ofta exempel på att banker eller andra kreditinrättningar intervenerar i tvisten mellan sjöpanträttshavaren och redaren, emedan de känner sig hotade av kravet på sjöpanträtt.[17]

Häremot anförs emellertid ofta att möjligheten för befälhavaren att tillskapa sjöpanträtt och på så sätt skaffa kredit för de utgifter som är nödvändiga för att fartyget skall kunna fortsätta resan även är till direkt nytta för inteckningshavaren.[18] Utan den, säger man, kan fartyget icke fortsätta resan och för inteckningshavaren är det att föredraga att fartyget kan fortsätta mot att det kanske måste överges i brist på kredit.

Banker och andra kreditinrättningar synes emellertid föga övertygade om argumentets riktighet. I stället menar man att det bör överlämnas åt kreditinstitutionen att avgöra, i vilka fall en fortsatt kredit bör givas

[15] Se t.ex. Delarue s. 90; jfr den uppfattning som uttalades av den belgiske delegaten vid 1922 års diplomatiska konferens, Procès Verbaux 1922, s. 10 ff. samt Brækhus-Hærem s. 452. Se även Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 156 f. och där anfört illustrerande praktiskt fall.

[16] Delarue, s. 80; jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 194 f.

[17] Jfr Rygh s. 30 f., Siesby s. 85.

[18] Se Jantzen, Rederansvar, s. 132, El-Baroudi s. 301.

fartyget. Om befälhavaren kan uppnå kredit genom sjöpanträtt i fartyget, finner sig inteckningshavaren ställd inför ett fait accompli, utan att han haft tillfälle att bedöma förutsättningarna för en fortsatt kreditgivning. Skadan är skedd, krediten är given, och det sjöpantberättigade kravet har förmånsrätt till betalning framför inteckningen. För att skydda sina egna intressen kanske banken tvingas att själv överta den sjöpantberättigade fordringen, trots att den måhända hellre sett att rederiet aldrig givits kredit.

Nu händer det emellertid ofta att kreditinrättningarna får ingripa och ge kredit för löpande behov eller för att få loss ett kvarhållet fartyg utan att sjöpanträtt kunnat uppkomma eller utan att det krav som riktas mot fartyget är utrustat med sjöpanträtt. I dessa situationer har i varje fall — i motsats till förhållandet då sjöpanträtt uppkommer — kreditinrättningen möjlighet att överväga, vad som ur ekonomisk synpunkt är det bästa — att låta fartyget gå till försäljning eller att lämna det ytterligare kredit.

Det är emellertid framför allt det faktiska läget inom sjöfartsnäringen som medfört förändringar och påverkat inställningen till frågan om 267 § 5. skall bibehållas. Befälhavarens kommersiella uppgifter har, som visats, de facto avsevärt inskränkts i olika avseenden.[19] En anledning härtill har varit att utvecklingen av kommunikationsmedlen gjort det betydligt lättare för befälhavaren att komma i kontakt med sin redare.[20] En annan orsak har varit utvecklingen mot ökad linjefart i vilken fartygen anlöper bestämda hamnar och där tages omhand av rederiets agenter. Utvecklingen har också tvingat befälhavaren att i större utsträckning än tidigare ägna sina krafter åt navigeringen samt fartygets lastning och lossning eller administrativa göromål. Olika representanter för redaren har kommit in i bilden i stället för befälhavaren, såsom t.ex. skeppsmäklare och rederiagenter. Dessa har mer eller mindre övertagit befälhavarens kommersiella funktioner.[21]

Man får också beakta utvecklingen inom bank- och försäkringsväsendet med dess förgreningar runt om i världen. Denna har medfört, att ett flertal representanter för dessa institutioner finns utplacerade på ett stort antal platser, beredda att tillvarata rederiets intressen i främ-

[19] Se Siesby s. 18, Asser, Maritime liens, s. 29, Abraham, Das Seerecht, s. 84, Chauveau s. 242 f., Kruft s. 83 f.

[20] Le Clère s. 157, Asser, sist a.a. s. 29.

[21] Awad s. 119, Le Clère s. 133 f., CMI New York 1965 s. 80.

mande hamnar. Rent faktiskt har det också blivit så att redaren funnit anledning att mer och mer ingripa i fartygets angelägenheter. Detta visar sig bl.a. därigenom, att redaren ofta avslutar s.k. årskontrakt med bunkerfirmor, proviantfirmor eller verkstäder om leverans av bunkers, proviant eller packningar och maskindelar. Det är tydligt att denna utveckling har reducerat behovet av sjöpanträtten som kreditmedel.

Det är emellertid nödvändigt, att man här gör en distinktion mellan den större och den mindre sjöfarten. Den omtalade utvecklingen har framför allt haft betydelse för den större sjöfarten. Det är framför allt de större rederierna som använder sig av årskontrakt, i varje fall med avseende på bunkerleveranser, och det är också i första hand dessa som har egna agenter utplacerade i främmande hamnar. Det är också för de större rederiaktiebolagen som de förbättrade kommunikationerna har haft den största nyttan och betydelsen.

Beträffande den mindre sjöfarten kan man däremot icke se att utvecklingen medfört några lika stora förändringar. Visserligen kan man slå fast, att de förbättrade kommunikationerna inneburit samma fördelar för de större som de mindre rederierna i vad angår kontakten mellan fartyg och redare. På de mindre fartygen är emellertid ofta befälhavaren och redaren samma person, varför den förbättrade kontakten med rederiet icke betyder så mycket. Här ligger de kommersiella funktionerna alltjämt på befälhavaren. Till detta kommer att de mindre rederierna ofta arbetar med små marginaler och därför ofta saknar kapital för att tillgodose de löpande utgifterna.[22] I dylika fall kommer de att behöva korttidskredit. Ofta är sjöpanträtten den enda utvägen för dem att erhålla kredit för att fortsätta rörelsen, eftersom medkontrahenten icke kan förväntas känna till dem och deras finansiella situation.[23] Om fartyget tillika är intecknat, representerar sjöpanträtten ett medel att till förfång för inteckningshavaren utnyttja fartyget som kreditobjekt för en dubbel kreditgivning. Faran för långtidskrediten är uppenbar. Under en enda resa kan befälhavaren sluta avtal och dra på fartyget utgifter som avsevärt kan försämra inteckningshavarens ställning.

Det har förvisso inte varit konventionens mening att på detta sätt bereda redaren ytterligare en kreditmöjlighet på bekostnad av den

[22] Jfr Siesby s. 18 f., 61.

[23] Jfr Procès Verbaux 1909, s. 40, 1910 s. 264, 1922 s. 99 f., 1923 s. 24 not 4, 1926 s. 56, 60 f. samt CMI 1921, Bull No. 47 s. 288 ff.

fasta krediten. Huvudtanken med konventionen var att befrämja den fasta krediten, men att samtidigt göra det möjligt för befälhavaren att i utlandet skaffa sig en kortare kredit för fartygets behov. Sjöpanten hade uppkommit för att säkra denna korta kredit. Vid den tid då sjöpanträtten utvecklades dominerades sjöfarten av segelfartyg, vilka, sedan de lämnat hemorten, under lång tid uppehöll sig i främmande vatten och besökte avlägsna hamnar utan att under mellantiden återvända till hemorten. Även under 1920-talet spelade småfartygen alltjämt en betydande roll för sjöfarten. Från norskt håll gjordes under den diplomatiska konferensen i Bryssel 1922 gällande, att en av anledningarna till att man önskade behålla den ifrågavarande sjöpanträtten var att man inom den norska rederinäringen ännu hade ett stort antal mindre fartyg, vilka för sin existens var beroende av denna sjöpanträtt.[24]

Sedan numera de små fartygen förlorat sin dominerande roll inom sjöfarten är det uppenbart att ändamålet med sjöpanträtten har blivit ett helt annat. Den större sjöfarten har tydligen icke längre något behov av sjöpanträtten och för den mindre sjöfarten innebär sjöpanträttens existens en direkt fara för den fasta krediten.[24a] I den mindre sjöfarten är det en påtaglig risk för att man begagnar sig av sjöpanträtten som en möjlighet att fortsätta driften av rederiverksamheten. Den mindre sjöfarten drivs ofta i form av kustfart, interskandinavisk fart eller fart på närbelägna hamnar i Östersjön eller på kontinenten. I dessa fall föreligger icke svårigheter att nå kontakt med rederiet och att arrangera så att befälhavaren utan onödig omgång kommer i åtnjutande av medel, där han befinner sig på främmande ort. Som tidigare sagts är emellertid problemet i den mindre sjöfarten att många redare driver sin rörelse med små marginaler och därför icke kan producera nödvändiga medel att ställas till befälhavarens förfogande, då han befinner sig utom hemorten. I dessa fall ökas därför riskerna för realkrediten. Att märka är också att inteckningshavarna icke kan gardera sig mot dessa uppenbara risker.[24b] Det är icke möjligt eller i varje fall ej särskilt praktiskt att försäkra sig häremot såsom vid andra ersättningskrav mot rederiet. Dessa ökade risker för inteckningshavaren kan knappast stimulera

[24] Se Procès Verbaux 1922 s. 99.

[24a] Jfr Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 80 f., 156 ff. Förf. anmärker emellertid att det i allmänhet rör sig om en kvantitativt obetydlig kreditgivning (s. 81).

[24b] Jfr Siesby s. 60 f., Fogelklou s. 17 f.

banker och andra kreditinrättningar att med enbart fartygsinteckningen som säkerhet satsa pengar i rederinäringen.[24c]

Det har redan anmärkts att den förbättrade kommunikationstekniken i hög grad rubbat förutsättningarna för sjöpanträttens bestånd. Med hjälp av telegraf, telefon och telex, kan befälhavaren få kontakt med redaren var helst han befinner sig.[25] Redaren behöver icke längre sväva i okunnighet om vad som inträffar under fartygets resa. Han kan ge sina instruktioner ävensom eventuellt genom förmedling av bank ställa medel till befälhavarens förfogande. Beträffande den mindre sjöfarten som saknar kapital och för vilken den upprättade kontakten mellan rederi och fartyg icke löser fartygets finansiella problem är det, har det sagts, endast socialekonomiska skäl som kan försvara ett bibehållande av sjöpanträtten. Detta kan emellertid ifrågasättas. Om det anses skäligt att ge redaren finansiellt stöd, bör detta stöd förmedlas av staten i form av en vanlig kredit eller någon annan finansiell assistans och icke så att redarens borgenärer med hjälp av internationell lagstiftning offereras en sjöpanträtt. Socialekonomiska skäl synes därför icke utgöra tillräcklig grund för att vidmakthålla sjöpanträtten.[26]

Det anförs emellertid ofta att telegrafen och de förbättrade kommunikationerna överhuvud icke går att utnyttja i alla situationer.[27] Man säger exempelvis, att om befälhavaren telegraferar en lördag, en söndag eller en bankfri dag, kan han icke få kontakt med redaren eller banken förrän närmast infallande arbetsdag. I dessa fall kan det dröja avsevärd tid innan beskedet når fram, vilket i sin tur kan föranleda en försening av fartygets avgång från hamnen. Vidare har anförts situationer, då fartyget befinner sig på en ort vilken varken har telegraf eller telefonförbindelse med yttervärlden. Eftersom i dessa fall befälhavaren är helt avskuren från förbindelse med yttervärlden, kunde det finnas fog för att bibehålla sjöpanträtten.

Att märka är emellertid att dessa fall är sällsynta. Frågan är då om

[24c] Se dock Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 156 ff., där det på grundval av ett av förf. undersökt praktiskt material hävdas, att sjöpanträtterna icke kan karakteriseras som någon särskilt svår belastning för inteckningshavarna ens inom den mindre sjöfarten (s. 158).

[25] Se Siesby s. 148, Kruft s. 84, Asser, Maritime Liens, s. 29, CMI New York 1965 s. 96 f., Schadee i DMF 1959 s. 252 ff.

[26] Jfr beträffande reglerna om ansvarsbegränsning Grenander, Redareansvaret, s. 84 f.

[27] Se t.ex. Carrus s. 155.

man skall lagstifta för normalfallet eller för de sällsynta fallen. Ingen tvekan kan väl råda om att normalfallet får utgöra riktpunkten. Därtill kommer att, om hamnorten saknar telegraf eller annan förbindelse, man troligen också saknar utrustningsmöjligheter för fartyg och framför allt säkerligen saknar insikt om vad sjöpanträtt är. Överhuvudtaget torde de potentiella kreditgivarna äga ytterligt vaga begrepp om sjöpanträtt och förutsättningarna för dess uppkomst och fortbestånd.[28]

Rättspraxis talar också emot att de anförda argumenten skulle vara av avgörande betydelse. Praxis visar, att domstolarna ofta i sjöpanträttsmål har haft att ta ställning till frågan, huruvida det varit befälhavaren eller redaren som slutit avtal, och i dessa fall har sålunda frågan om sjöpanträttens uppkomst berott på ett avgörande av detta spörsmål. Ofta ger också rättsfallen bevis för att befälhavaren varit i kontakt med redaren och erhållit instruktioner om hur han skall förfara i ett givet läge. Vad mera är, borgenärerna har då haft möjlighet att fastställa redarens kreditvärdighet, chanserna att nå honom med krav och hans möjligheter att ställa annan säkerhet än fartyget. Dessa fall visar alltså att huvudtanken med stadgandet har frångåtts, eftersom det varit lätt att etablera kontakt med redaren, men denne ändå använder regeln som medel för att få kredit på främmande ort.

Av rättspraxis kan man också utläsa, att befälhavaren i sådana fall mycket sällan har befunnit sig på en avlägsen ort, då han gjort sina beställningar. I de flesta fallen har hamnen antingen varit belägen i fartygets hemland eller någonstans där man faktiskt har utmärkta förbindelser med yttervärlden med påföljd att platsen även om den ur geografisk synpunkt kan betraktas som avlägsen, icke är helt utom räckhåll. Dagens situation, sådan den avspeglas i praxis, kan knappast anses utgöra stöd för de anförda argumenten. Praxis stöder uppfattningen att sjöpanträtten numera uteslutande utnyttjas för att tillgodose en sekundärkredit till förmån för ett rederi, som befinner sig i ett trängt ekonomiskt läge, varvid sjöpanträtten kanske rent av kommer som en överraskning för en lycklig borgenär. Det är tydligt att den ursprungliga tanken med sjöpanträtten då den infördes, alltmer har kommit i skymundan.

Till en början var det också en betingelse för panträttens uppkomst, i de olika förslag som presenterades under arbetet med 1926 års konvention, att fartyget skulle ha befunnit sig i ett nödtillstånd, som tvingat

[28] Jfr t.ex. ND 1961 s. 300 (NH).

det att söka hjälp. Allteftersom diskussionen om femte punktens vara eller icke vara intensifierades, framställdes emellertid framför allt från amerikanskt och tyskt håll krav på ett slopande av denna förutsättning. Dessa invändningar medförde att flera ändringar vidtogs i den ursprungliga texten.[29] Kretsen av fordringsägare som kunde åberopa sjöpanträtt enligt 267 § 5. vidgades.

Det är också otvivelaktigt så att den rättstekniska utformningen av regeln givit upphov till en mängd tolknings- och tillämpningssvårigheter. Den oklara formuleringen medför att domstolarna onödigtvis besväras med tolkningar av en hel rad rekvisit, vilka måste föreligga, för att sjöpanträtt skall uppkomma. Det är tillräckligt att i detta avseende hänvisa tillbaka till den tidigare framställningen. Härav har framgått (1) att ifrågavarande avtal måste ha slutits av befälhavaren i denna hans egenskap,[30] (2) att avtalet måste ha slutits utom fartygets hemort,[31] (3) att avtalet måste ha angått något av behoven "fartygets bevarande" eller "resans fortsättning[32] och (4) att avtalet måste ha varit nödvändigt för nämnda behov.[33] Att denna anhopning av rekvisit icke är ägnad att leda till unifiering i rättstillämpningen, har ävenledes framgått av den tidigare undersökningen. Snarare inbjuder den till olika tolkningar och till ett osäkerhetstillstånd, som äventyrar hela konventionstanken.

Ytterligare komplikationer uppkommer, då man skall avgöra vilket lands materiella regler, som skall ligga till grund för en prövning av frågan om sjöpanträttens uppkomst.[34] Denna fråga finner inte sin lösning inom ramen för de sjöpanträttsliga stadgandena. Avsikten med att ta upp den i detta sammanhang är endast att påvisa de svårbemästrade problem, som kan uppkomma vid en tillämpning av de internationellt privaträttsliga reglerna. I ett av Norges Højesterett avgjort fall, den s.k. Fostraumsaken, som angick ett norskt fartyg, vilket hade reparerats i U.S.A., valde man att tillämpa lagen i det land, i vilket

[29] Se Procès Verbaux 1913, rapport av underkommittén, s. 16 och Procès Verbaux 1922 s. 37.

[30] Se ovan Kap. III.

[31] Se ovan Kap. VII.

[32] Se ovan Kap. VIII och IX.

[33] Se ovan Kap. X.

[34] Se härom Siesby, Søretlige lovkonflikter, Afsnit IV s. 59 ff., Asser, Maritime Liens, s. 5 ff., Philip i UfR 1964 B s. 121 ff. Samma komplikationer uppkommer när det gäller att bestämma tillämplig lag för frågan om ett sjöpantkrav preskriberats eller ej.

reparationerna hade beställts och utförts, dvs. lex loci contractus.[35] I det aktuella fallet innebar detta att amerikansk rätt blev tillämplig på frågan om sjöpanträttens uppkomst. Därest fallet blivit avgjort i enlighet med den norska lagens materiella regler, hade sjöpanträtt icke uppkommit, därför att beställningarna avtalats av redaren. Enligt amerikansk lag förelåg däremot sjöpanträtt utan avseende på vem som beställt reparationerna.[36]

Konsekvensen av detta avgörande synes vara att den norska inteckningshavaren icke med ledning av det egna landets materiella rätt, som i sig bygger på konventionens regler, kan bedöma omfattningen av de risker han löper genom att investera pengar i fartyget. Han måste nämligen alltid räkna med möjligheten av att frågan om sjöpanträtt föreligger eller ej kan komma att avgöras enligt lagen i ett land, som icke tillträtt konventionen.[37] Konventionens syfte, nämligen att begränsa antalet sjöpanträtter, motverkas av dylika avgöranden och inteckningshavarens ställning blir sålunda mera osäker. Det kan tilläggas, att domstolen respektive konkursförvaltaren i redarens konkursbo, som en följd av det norska avgörandet, kan tvingas att pröva frågan om uppkomsten av sjöpanträtt för olika krav, som uppstått under en och samma resa, med tillämpning av helt olika materiella regler. Detta blir fallet

[35] ND 1961 s. 300 (NH); jfr 1963 s. 447 (Drammen), 1964 s. 3 (Oslo), 1965 s. 201 (Oslo). Se även Philip i UfR 1964 B s. 121 ff. beträffande dansk rätt samt Asser, Maritime Liens, s. 16 ff., ifråga om holländsk, tysk, fransk, belgisk, engelsk och amerikansk rättstillämpning. Jfr Siesby, s. 136 ff. om rättstillämpningen i Skandinavien. Förf. ställer sig kritisk mot avgörandet i ND 1961 s. 300 (NH) (s. 144 ff.). Se för samma kritiska inställning diskussionen hos Tiberg, Kreditsäkerhet, s. 137 ff.

[36] U.S. Code, Title 46, Sec. 971.

[37] Det har anmärkts, att dessa risker elimineras därför att enligt den allmänna meningen frågan om prioritet mellan sjöpanträtter och inteckningar kommer att avgöras enligt lex fori, dvs. lagen på den plats där fartyget befinner sig vid den exekutiva försäljningen. Tillämpningen av lex fori tvingar domstolen, om denna verkar i ett land som tillträtt konventionen, att låta inteckningarna gå före alla sjöpanträtter som är främmande för konventionen; se Philip i UfR 1964 B s. 126. Förutom den uppenbara olägenheten av att låta olika materiella frågor om sjöpanträtter och inteckningar, dvs. frågor om existensen och omfattningen av sjöpanträtt liksom frågan om prioritet, avgöras enligt olika lagar, kan det påpekas att man ej har några garantier för att en domstol, vilken genom att använda kontraktsställets lag väljer att introducera sjöpanträtter som ej är erkända av konventionen, icke dessutom ger dylika sjöpanträtter företräde framför inteckningarna.

om befälhavaren under resa ingått avtal i olika länder. I en dylik situation kan utrednings- och processkostnader komma att uppgå till betydande belopp. Eftersom dessa kostnader såsom massafordringar har förmånsrätt framför såväl sjöpanträtter som inteckningar, kan det komma att betyda minskad utdelning för inteckningshavaren.

Det må vara att detta internationellt privaträttsliga problem icke i sig utgör skäl för ett avskaffande av sjöpanträtten för befälhavareavtal. Problemet är dock ägnat att belysa de svårigheter som är förknippade med utarbetandet av en internationell konvention, bl.a. därför att de internationellt privaträttsliga reglerna kan motverka konventionens syfte att uppnå internationell likformighet med avseende på materiella regler.

En sammanfattning av det anförda ger följande resultat. Den ojämförligt största krediten är nödvändig för finansiering av byggande av fartyg. Till detta behövs vanligen oerhört stora belopp, vilka icke kan tillgodoses genom den enskilde redarens egna kapitalinsatser. Det är därför av största vikt, att redaren kan erbjuda ett säkert kreditobjekt åt den som skall investera pengar. Nödvändigheten av ökat skydd för den fasta krediten är odiskutabel. Inom andra näringsgrenar är det ovanligt att lagstiftaren tillskapar en särskild säkerhetsrätt för den löpande krediten.[38] I en ur lagstiftningssynpunkt så relativt ny verksamhetsgren som lufträtten har man icke kommit på tanken att låta utgifter för utrustning, proviant och drivmedel inta en särskilt privilegierad ställning. Trots att det kan föreligga avsevärda skillnader mellan luftfartygstrafik och fartygsdrift, är dessa ej så påtagliga när sjöfarten drivs i form av linjefart eller kustfart.

Fartyget är i sig självt ett osäkert kreditobjekt.[39] Dess värde varierar med konjunkturerna. Under en lågkonjunktur kan man icke ens räkna med att omfattande reparationer skall förhöja fartygets värde. Ett fartyg har dessutom en relativt kort livslängd och är utsatt för större förslitning och fara att förstöras än t.ex. den fasta egendomen. När härtill kommer alla sjöpanträtterna, vilkas existens medför att långivaren till sin ränta måste lägga en hög riskpremie eller till och med begära en särskild bankgaranti av redaren, inser man att lånekostnaderna måste bli höga.

---

[38] Den nya lagen om företagsinteckning ger dock en tämligen vid ram för de flesta näringsgrenar att tillgodose ett tillfälligt kreditbehov.

[39] Se t.ex. Trappe, Die Schiffshypothek, s. 22 not 41.

Utvecklingen inom sjöfarten och på teknikens område har medfört att sjöpanträtten förlorat sin betydelse som kreditinstrument.[40] Befälhavaren är icke längre förgrundsfiguren då fartyget befinner sig på resa. Hans funktioner har övertagits av redaren själv eller av andra representanter för denne. Agenter och skeppsmäklare finns till hands för att tillvarata rederiets intressen.[41] Assuradörernas haveriagenter finns tillstädes då fartyget drabbas av sjöolycka. Befälhavaren är icke längre ensam, utan kan kontakta rederiet var än han befinner sig. Likvida medel kan utan tidsförlust ställas till hans förfogande.

Det enda kvarstående skälet för ett bibehållande av sjöpanträtten är egentligen hänsynen till de mindre rederiernas finansieringsproblem.[42] Det har sagts att deras existens och fortsatta verksamhet ofta är helt beroende av möjligheten till driftskredit genom sjöpanträtt.[43] Detta är fallet särskilt med de redare som redan befinner sig på fallrepet och ej har tillräckliga fonder att klara av de löpande utgifterna. Man kan då fråga sig om det är försvarligt att hålla dessa rederier vid liv genom att låta dem fortsätta driften på bekostnad av eller i vart fall med stora risker för den fasta krediten.

Det bör ankomma på inteckningshavaren att avgöra, huruvida det är ekonomiskt försvarbart att fortsätta driften om fartyget råkar ut för kreditsvårigheter, som rederiet icke kan klara av. Rederiet bör icke ha i sin makt, att till nackdel för den som offrat stort kapital för att möjliggöra startandet av rederiverksamhet, belasta fartyget med ytterligare utgifter, vilka till följd av sjöpanträtt har förmånsrätt till betalning framför hypoteksinnehavaren. Det är naturligtvis alltid en stor fördel för den som levererar varor eller utför reparationer att erhålla säkerhet för betalning. Det är emellertid inget som talar för att borgenären icke själv skulle kunna arrangera den säkerhet, han anser sig behöva. I detta avseende är skillnaden mellan fartygsborgenärer och andra borgenärer icke särskilt påtaglig. Tiderna har förändrats och man synes numera i avsevärt högre grad än förr ta hänsyn till redarens personliga kreditvärdighet.[44] Endast undantagsvis — och då framför allt beträffande

[40] Se t.ex. Siesby s. 148; jfr Sotiropoulos s. 356, som anser att panträtten bör avskaffas, och Schadee i DMF 1959 s. 252.

[41] Se t.ex. Ripert II s. 10.

[42] Detta påpekas bl.a. av Ripert, som emellertid framhåller att reglerna har mindre intresse idag än tidigare, se Ripert II s. 1.

[43] Se ovan vid not 23.

[44] Se t.ex. Grenander, Redareansvaret, s. 59 ff.

den mindre sjöfarten — torde det förekomma, att kredit av den storlek, varom här är fråga, beviljas utan en undersökning av redarens personliga betalningsmöjligheter. Borgenären är numera icke hänvisad att söka sin betalning ur enbart "sjöförmögenheten" och hans intresse vid kreditgivning är ej heller uteslutande koncentrerat på fartyget såsom enda säkerhet. För borgenären är sjöpanträtten i fartyget dessutom en svag säkerhet. Han har samma svårigheter som inteckningshavaren att bedöma värdet av säkerheten. Härtill kommer borgenärens bristande förmåga att avgöra frågan om sjöpanträtt föreligger. Sett ut korttidskreditgivarens synpunkt kan därför den föreliggande sjöpanträtten icke betyda särskilt mycket.

3. *Olika lösningar*

Innan man tar ställning till om det här diskuterade problemet lämpligen löses genom ett totalt avskaffande av sjöpanträtten för befälhavareavtal, förefaller det naturligt att dessförinnan göra en inventering av andra tänkbara lösningar.

Det är helt naturligt att man på andra sätt kan försöka skydda den fasta fartygskrediten. I norsk rätt har man beträffande realkrediten i fiskefartyg, en kredit som framför allt offereras av staten, valt vägen att inskränka befälhavarens fullmakt. 48 § 2 st. av den norska sjölagen föreskriver sålunda, att befälhavare på fiskefartyg icke utan särskild fullmakt får sluta avtal angående fartygets utrustning med artiklar som endast behövs för fisket eller fångsten, såsom garn, linor, agn, is, salt och tunnor. Om fartygets bruttodräktighet icke överstiger 300 registerton, kan befälhavaren ej heller enligt denna regel utan särskild fullmakt av redaren anskaffa kol, petroleum, bensin eller annan olja för redarens räkning då fartyget befinner sig inom rikets gränser. Avsikten med denna inskränkning av befälhavarens behörighet att ingå avtal på redarens vägnar är enligt motiven till stadgandet ett försök att befästa den fasta krediten i fiskefartyg.

Man skulle i linje härmed kunna tänka sig en vidare inskränkning av befälhavarens fullmakt. I samma utsträckning som denna inskränktes skulle antalet sjöpanträtter komma att minska på grund av det funktionella sambandet mellan fullmakts- och sjöpanträttsreglerna. Om en dylik förändring i den interna lagstiftningen endast företogs av enstaka stater som tillträtt konventionen, skulle man emellertid komma till ett

resultat som vore olyckligt med hänsyn till konventionens syfte att unifiera rättsreglerna om sjöpanträtt. Resultatet skulle nämligen bli, att en del stater kom att erkänna flera och andra ett mindre antal sjöpanträtter inom ramen för samma konvention. Detta skulle i sin tur medföra att inteckningshavaren fick ännu större svårigheter att förutse, vilka sjöpanträtter som kunde behäfta fartyget.[45]

En annan tänkbar lösning är att ytterligare inskränka preskriptionstiden för sjöpanträtten. Man skulle därmed förhindra kumulation av ett större antal sjöpantberättigade krav.[46] Det har t.ex. föreslagits att preskriptionstiden skulle förkortas till två månader.[47] Det är givet att den föreslagna lösningen leder till en viss förbättring och bidrar till att minska riskerna för realkrediten. Man kan emellertid icke bortse från att en alltför kort preskriptionstid kan förfela sitt syfte och göra sjöpanträtten helt overksam som kreditmedel — en oanvändbar anakronism som då i stället borde avskaffas helt och hållet. Faran för den fasta krediten kan heller icke helt elimineras genom en förkortning av preskriptionstiden.

Man kunde också tänka sig att revidera stadgandet om sjöpanträtt så att man därvid skärpte förutsättningarna för sjöpanträttens uppkomst. Man kunde uppställa krav på att fartyget skall befinna sig i ett nödtillstånd, samt att behovet av leveranser eller reparationer på något sätt skulle officiellt bestyrkas för att sjöpanträtt skulle uppstå.[48] Denna lösning skulle dock förmodligen komma att medföra ytterligare rättstvister på grund av att stadgandet ur rättsteknisk synvinkel blev än mer komplicerat. Det är också klart att en särskild officiell behovsprövning ofta skulle resultera i tidsförluster för fartyget. Dess intresse av att snabbt kunna fortsätta resan skulle därigenom kunna komma att förfelas.

Icke heller lär man kunna omredigera stadgandet, så att den mindre sjöfartens behov blir tillgodosedda. Man skulle därvid tvingas att företa gränsdragningar mellan vad som är mindre och större sjöfart. En sådan värdering skulle säkerligen leda till rättsosäkerhet och ge anledning till en mängd rättstvister vilket i sin tur skulle orsaka olikheter i tolkning. Det skulle icke heller vara korrekt att på detta sätt utesluta en grupp av

---

45 Jfr ND 1961 s. 300 (NH).

46 Jfr Siesby s. 89.

47 Se Delarue s. 84, 87, 90.

48 Se Delarue s. 85 ff., 91.

fartyg, dvs. större fartyg, vilka mycket väl kan komma i en situation då ett godkännande av sjöpanträtten ur rättvisesynpunkt vore befogat.

En ytterligare lösning slutligen är att låta sjöpanträtten i 267 § 5. få förmånsrätt först efter fartygsinteckningen. Denna lösning diskuterades vid den diplomatiska konferensen i Bryssel 1922, men blev då föremål för en hel del kritiska anmärkningar.[49] Man kan emellertid anta att en nedflyttning av sjöpanträtten efter inteckningen skulle komma att medföra att panträtten förlorade en betydande del av sin praktiska funktion. Å andra sidan har detta arrangemang genomförts i den holländska sjörätten.[50] Med tanke på det ur kreditsynpunkt begränsade värde som en så utformad säkerhetsrätt skulle komma att få, förefaller den bättre lösningen vara att förenkla systemet genom totalt avskaffande av sjöpanträtten enligt 267 § 5.

4. *Slutsatser*

Det har påvisats att avtal om proviant- och bunkerleveranser samt reparationer numera vanligen avslutas av redaren. Även när befälhavaren ingår avtal och sjöpanträtt uppkommer för den tillskapade fordringen, torde man ha skäl att antaga att den uppkomna säkerhetsrätten icke haft betydelse för vare sig befälhavarens eller tredje mans avtalsvilja. Med utgångspunkt härifrån skulle man kunna argumentera att nackdelarna med sjöpanträtten är i motsvarande grad mindre därför att de fall, där sådana säkerhetsrätter görs gällande blir fåtaliga. Emellertid torde ett viktigt skäl för avskaffandet av denna sjöpanträtt vara att den i allmänhet saknar all praktisk betydelse. Ett annat skäl härför är att den dessutom numera genom sin existens har en skadlig effekt på den permanenta krediten samt att den får stor betydelse i de fall, där lagstiftaren icke borde hjälpa ett företag som redan är på väg utför. Den begränsade nyttan av sjöpanträtten, den påtagliga risken för långtidskrediten och rederinäringens utveckling alltsedan införandet av sjöpanträtten tycks erbjuda goda och tillräckliga skäl för ett avskaffande av 267 § 5.

---

[49] Se t.ex. den engelska delegationens uppfattning, CMI 1925, Bull No. 74 s. 249 ff.

[50] Se Wetboek van Koophandel, Art. 318 q. Denna lösning diskuterades också såvitt angår underhåll och reparationer av fartyg under förarbetena till den nya panträttskonventionen.

Denna lösning får endast effekt för en mindre del av vår rederinäring, nämligen de redare som har finansiella svårigheter. Men dessa redare bör icke tillåtas att förlänga sin finansiella dödskamp med hjälp av sjöpanträtter, vilka äter upp fartygets överskottsvärde på långtidskreditens bekostnad. För andra mindre redare, som mera tillfälligt kan ha svårigheter att anskaffa medel för att täcka de löpande utgifterna, är det förmodligen möjligt att åstadkomma andra arrangemang för att täcka kreditbehovet, vilka icke inkräktar på långtidskreditens intressen. Det har sagts att det är vanligt bland affärsmän att leva på leverantörerna genom att förhala betalningar. Lagstiftaren skall icke onödigtvis understödja denna praxis inom rederinäringen genom att förse redarna med möjligheter att fortsätta driften av en svag rörelse.

När man diskuterar frågan om sjöpanträttens existens, kan man icke helt bortse från den internationella aspekten. Man får göra klart för sig vad man eftersträvar med en revision av konventionen — om man vill bevara denna för de 19 stater som biträtt den eller om man önskar göra den så fördelaktig, att man kan förvänta sig en ökad anslutning. Syftet bör vara och är också nu det senare. Man ställs emellertid inför svårigheter föranledda av att flera stater, vilka icke tillträtt 1926 års konvention, har olika materiella regler om sjöpanträtt.

Därvid är att märka att varken Amerika, England, Canada, Tyskland, Grekland, Indien, Irland, Ryssland, Japan eller Holland har biträtt 1926 års konvention. När man nu strävar efter att få dessa länders anslutning till den nya konventionen, är kanske icke den antagna lösningen att avskaffa sjöpanträtten motiverad med hänsyn till att härigenom uppkommer alltför stora motsättningar i förhållande till nationell sjöfartspolitik och redan existerande materiella regler.

I Amerika tillåter man sjöpanträtt i betydligt större utsträckning än som är fallet enligt konventionen. Enligt amerikansk sjörätt föreligger sålunda sjöpanträtt för varje leverans till och reparation av fartyget vare sig denna är nödvändig för en resa eller ej och vare sig den är beställd inom eller utom hemorten. Man gör där heller icke skillnad på vem som företagit beställningen.[51] Också i tysk och japansk rätt har man en längre gående sjöpanträtt än den i 1926 års konvention erkända. Vad gäller tysk rätt har man där också problemet med den benhårt upprätthållna principen om full parallellitet mellan reglerna om

[51] Se Siesby s. 97.

ansvarsbegränsning och sjöpanträtt.[52] I engelsk sjörätt uppkommer en "maritime lien" endast för befälhavarens utgifter (disbursements). Däremot har varken leverantörer eller verkstäder någon sjöpanträtt. Såsom tidigare anmärkts lär det emellertid vara vanligt att fordringshavaren under hot om att stämma befälhavaren personligen, förmår denne att föra talan om sjöpanträtt och därvid för egen räkning vinner fördelen av säkerhetsrätten.[53] I holländsk rätt erkänner man sjöpanträtt för befälhavareförbindelser, men låter densamma i förmånsrättshänseende komma efter inteckningen.[54] Denna regel är för den holländska rättens del betingad av de starka krav på hypotekets skydd som gjordes gällande från holländska kreditinrättningars sida under förarbetena till 1926 års konvention.[55] Den grekiska sjörätten känner icke sjöpanträtt för befälhavareförbindelser. Frågan hur den utanför konventionen stående gruppen av länder kommer att ställa sig i förhållande till den nya konventionen får framtiden utvisa.

Till sist en reflexion. Det är sannolikt att man genom slopandet av 267 § 5. jämte en del andra sjöpanträtter har åstadkommit en förbättring av ett redan befintligt system och därmed beskurit olägenheterna för långtidskreditgivaren. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida man genom att operera bort ett par elakartade svulster blir helt fri från infektionen. Är inte sjöpanträtten med sina sakrättsliga verkningar och sitt olika innehåll i skilda rättssystem över huvud en rättighet, vars materiella reglering till ett enhetligt internationellt system erbjuder olösbara problem? Vore det i detta läge icke lämpligare att välja andra vägar, för att tillgodose de särskilda säkerhetsbehov som måhända ännu föreligger i några enstaka fall?

---

[52] Se Siesby s. 97.

[53] Se Price s. 35.

[54] Se Siesby s. 97, Asser, Maritime Liens, s. 9 ff.

[55] Se CMI 1925, Bull No. 74 s. 259 ff.

Summary in English

Master's contracts and maritime liens

Sec. 267 of the Scandinavian Maritime Codes enumerates the claims, to which a maritime lien shall attach. The first subsection deals with claims for judicial costs, harbour dues and other public dues, the second with claims for wages to master and crew, the third with claims for salvage reward and contribution to general average and the fourth with claims for damages in respect of collisions, personal injuries or damage to goods. Subsection 5 deals with claims arising from contracts made by the master; it is these claims that form the subject of this study.

Subsection 5 states that there is a maritime lien attached to claims based upon contracts made by the master in his capacity as such outside the ship's home port for the preservation of the ship or the continuance of the voyage. No other maritime lien has attracted so much discussion and caused so much litigation. One reason for this is the ambiguity in the wording of the rule, an ambiguity that has led to several different interpretations. Another is the widespread unwillingness in the shipping world to grant this kind of lien, an unwillingness that was voiced already during the preliminary work of the IMC on the 1926 Convention relating to mortages and maritime liens.

These and other reasons form the basis of the abrogation of the maritime lien for master's contracts in the new Convention adopted at the Diplomatic Conference in Brussels in May 1967.

However the new Convention, although adhered to or ratified by a number of countries, has not yet come into force. The present study deals with the problems arising in connection with the interpretation and application of the rule in sec. 267 subs. 5 of the Codes still in force.

General remarks on the legal construction of the provision

The technical wording of the rule poses several difficulties. Above all, it is so full of obscurities that the courts constantly produce different interpretations. Let us therefore repeat the wording of sec. 267 subs. 5 before investigating the problems and presenting the answers arrived at by Scandinavian courts.

The text of sec. 267 subs. 5 is that a maritime lien attaches to "any claim based upon a contract made or upon steps taken outside the ship's

home port by the master in his capacity as such and by necessity for the preservation of the ship or the continuance of the voyage".

The obscurity of this provision has quite needlessly burdened the courts with the interpretation of a whole array of prerequisites for the substantiation of a claim for a maritime lien on the ship. We have seen that (1) the contract in question must have been made by the master acting within his legal powers, (2) it must have been concluded outside the ship's home port, (3) it must have been induced by the needs of the ship on a voyage, either for the preservation of the ship or for the continuance of the voyage, and (4) it is for the person claiming the lien to establish whether the contract made or step taken by the master was really necessary in order to satisfy the needs of the ship. This is definitely not a suitable basis for achieving a uniform practice. On the contrary, it invites different interpretations and leads to a state of uncertainty which jeopardizes the idea of the Convention.

Contracts made by the master in his capacity as such

One problem which arises as to the interpretation of the wording relates to the provision that to give rise to a maritime lien the contract must have been made by the master in his capacity as such. This provision very often raises the question whether the contract has been concluded by the master or by the shipowner himself. If the contract has been made by the shipowner, there will of course be no maritime lien for the claim. Due to improved communications and the reorganisation of the shipping business, the shipowner has in many cases taken over some of the master's traditional tasks. But still the master may undertake various activities of a commercial nature, and often the courts have to consider cases where both the shipowner and the master have been in touch with the creditor in some way or the other. This pinpoints the problem—who *made* the contract.

This question also arises when the master is the owner of the ship and the problem is dealt with in Chapter III of the present study.

The rule specifically states that this does not affect the creation of maritime liens as long as the contract is concluded by the master in his capacity as such. Unless the master-owner has clearly stated or given the impression that he is acting as owner, it is up to the court to decide in what capacity he made the contract. On the other hand, it is not enough that the master-owner, when making the contract, stated that he was acting in his capacity as master. Even if the contract concerns work or supplies necessary for the preservation of the ship or the continuance of the voyage, the court has to consider whether the steps taken by the master-owner fall within a master's legal powers. To decide this, the court must weigh, for instance, the repairs ordered against the size of the ship in order to determine whether the ordering of such repairs normally falls within a master's legal powers. This is often a difficult decision.

This question may also arise when the shipowner has given the master special authority to enter into contracts with third parties or to take steps which would otherwise fall within the scope of the master's legal authority (Chapter IV). It is submitted that, although the master when making his contract refers to the special authority given by the shipowner, the situation is not altered and there will still be a maritime lien in favour of the contracting party.

Another aspect of the same problem is considered in Chapter V. A situation may arise for instance in which the owner makes a contract with an oil company for a period of a year or more, laying the oil company under an obligation to supply bunkers and oil to a specific ship or to all ships belonging to the owner in various specified ports and obliging the shipowner to take all bunkers or oil necessary for his ships from the said oil company. Usually the contract contains provisions about prices and methods of payment and also states the maximum quantities of bunkers and oil that have to be delivered to all ships during the period of the contract. The masters of the various ships are then instructed by the owner to take all bunkers and oil needed for their ships from the contracting oil company. The activities of the master in this situation are limited to determining the quality and quantity needed. The question then arises whether every single delivery of bunkers and oil to a specific ship is based on a contract made by the master or whether the owner's contract covers every single delivery ordered by the master. There is no general answer to this problem, because the conditions in the contracts made by the owners and in the orders made by the masters vary too much.

The practice of the Scandinavian courts seems to be as follows. When the conditions of the contract made by the shipowner are fixed, so that the master has only to state the quantity needed for each delivery, there is no maritime lien. It has been considered that this activity of the master is too insignificant to constitute a separate contract. Instead every single delivery is considered to derive from the contract with the shipowner, provided that that contract is one which binds the parties to a sale on predetermined conditions. The master's activities are thus regarded simply as a complement to an existing contract.

Even in many cases where the shipowner's contract is less precise, the master's activity in respect of a single delivery has not been regarded as sufficient for a maritime lien to arise. If, in such cases, the master has simply stated the quantity needed, the remaining elements relating to the separate delivery have been referred to the original contract and consequently have not been regarded as flowing from the master's orders. Thus it has been considered that the contract with the owner was only apparently incomplete. Even in cases where the master himself chose the quality and negotiated about prices, it has been considered, on similar grounds, that he has not concluded a contract for the single delivery.

There is however no fixed minimum for the degree of activity to be exercised by a master in order to warrant the conclusion that he himself

made the contract. As a result, there are several cases in which a court has decided that the master made the contract and that consequently there should be a maritime lien but where the practice outlined above would suggest that the contract was made by the owner. However, it seems to be a trend in modern practice not to recognize a claim for maritime lien when there is a bunkering agreement, even if the master has acted relatively independently. One reason for this attitude by the courts may be their disinclination to recognize a maritime lien in cases, where the shipowner himself has been in contact with the creditor. It seems, moreover, to be an accepted rule that a maritime lien is granted only when the master has taken rather decisive action, transforming what was an indeterminate agreement into a fixed contract.

The courts are faced with the same problems whenever the shipowner as well as the master have been in contact with the creditor. The mere presence of the owner at the foreign port or on board the ship does not, however, disqualify the master from making his own contracts. Among all the various decisions it is hard to find a guiding principle for the courts' attitude. The problem arises, for instance, when the owner employs a broker to carry out agency work for the ship or to act as loading broker (Chapter VI). If the master then turns to the broker and asks him to advance cash to the ship, it has been held that the shipbroker's claim for remuneration of the cash advanced has not a maritime lien, since this is not a contract made by the master. However, it may be disputed whether this cash advance falls within the shipbroker's tasks as a loading broker or is really a separate contract made by the master.

Outside the home port

One problem arises because it is left to the courts to decide where the contract can be considered to have been concluded (Chapter VII). The idea behind the Convention was to exclude from maritime liens all contracts made by the master in the home port. It was thought unnecessary to create an extra instrument of credit at the home port, where the owner was supposed to be present and where there were other means of securing the claims of persons making contracts with the master as well as for any person dealing with the owner. But when the ship and her master were outside the home port, the primary interest of the master was to obtain credit and therefore to be able to offer his ship as security. Before the Scandinavian countries signed the Convention, their maritime codes prescribed that the master had no legal powers to act for the owner unless the ship was outside the home port. And even then, the master could not make contracts in the home port. Consequently, there was no maritime lien for contracts made by the master, when the ship was at the home port, or for contracts with anyone at the home port, when the ship was outside. In German law, the presence of the ship at or outside the home port is still decisive when it comes to deciding the

master's legal capacity. However, according to the Convention it is immaterial whether the *ship* was outside or inside the home port. All that matters is whether the *contract* has been concluded outside the home port or not. However, the drafters of the Convention hardly anticipated that the master and the ship would not be in the same place when the contract was made. At that time, contracts for bunkers, provisions and repairs were made by the master at the supplier's or the shipyard, both parties being present at the same place when concluding the contract, i.e. a *contract inter praesentes.*

Nowadays, however, a master can and does order his bunkers and repairs in advance before reaching port, by using the telephone, telegraph or telex. Thus, the parties to the contracts will not be present at the same place, *contracts inter absentes,* and this raises special problems as to where the contract was made. If the ship is at the home port and the master orders supplies for the continuation of the voyage from another port, the supplier will have a maritime lien for his claim according to the Convention. According to a Swedish case decided before Sweden adopted the Convention, there was no maritime lien in a situation like this, because the ship was at the home port.

When the ship and the master are away from the home port and the master orders bunkers for the continuance of the voyage from a supplier at the home port, the question arises whether the contract has been made outside or in the home port. According to a decision by the Norwegian Supreme Court the decisive fact is from where the master sent his order. However, this runs counter to the law on contracts in Scandinavia, where a declaration of intent is irrevocable only when it reaches the addressee. Therefore it is doubtful whether the decision of the Norwegian Supreme Court would be upheld by Scandinavian courts today. The contract is not finally concluded until the acceptance has reached its destination, and thus it seems that the place where the acceptance is received should be decisive for the location of the contract. This is so according to Scandinavian law, whether the communication between the parties has been upheld by mail or they have been in instantaneous communication by telephone or telex. In common law countries however, it is clear law that, when a contract is made by post, the acceptance is complete as soon as the letter is put into the postbox—that is the place where the contract is made. As to instantaneous communication between the parties, the rule is different from the one about contracts by post. The contract is only complete when the acceptance is received by the offeror and the contract is made at the place where the acceptance is received.

However, in many situations there will be no real acceptance because, when the master orders bunkers, he does not expect any other form of acceptance than the delivery of bunkers to the ship. In these cases therefore, other criteria are needed on which to base the decision about place of contract. Furthermore, when a contract is concluded by parties, who are in different countries at the time, the contract is actually made

in two countries. One of these two countries must be chosen, and this will often prove very difficult. In private international law the *lex loci contractus* has proved not to be a very reliable criterion for deciding the question of applicable law. A decision about where a contract has been made often cannot be taken without giving preference to one element in the conclusion of contract. But the element chosen in one country has no right of precedence over other equally necessary conditions for making a contract in another country.

It is submitted that the various methods discussed in the study cannot be applied and the method eventually to prevail is the one giving maritime lien to every contractor doing business outside the ship's home port.

Contracts necessary for the preservation of the ship or the continuance of the voyage

Another problem arises with regard to the interpretation of the terms "for the preservation of the ship or the continuance of the voyage" (Chapter VIII). It is clear, that these are really two different prerequisites. If a contract made by the master can be classified as a step taken for the preservation of the ship, it is not essential according to the wording of the paragraph, that at the same time the contract is necessary for the continuance of the voyage. If the ship is on a voyage, the contract, whether it is for supplies or for repairs, may always be classified as being a contract for the continuance of the voyage. But there is confusion as to which acts are ascribable to which term. The words "for the preservation of the ship" cover all repairs and other arrangements which are needed after an accident to make the ship seaworthy. According to one opinion, repairs for the classification of the ship and repairs for the maintenance of the ship are excluded, on the ground that they are not urgent. On the other hand, there are cases which sustain the opposite opinion, i.e. that these repairs are covered by the wording of the paragraph. These differences are mitigated, however, by the fact that the claim to a maritime lien for repairs may often be sustained on the ground that the repairs were necessary for the continuance of the voyage. This difficulty of interpretation was foreseen by the drafters of the Convention. It was said that the wording was intended to protect certain claims for provisions and repairs, when the ship was not in a fit condition to reach its home port, even though the running voyage did not have to be interrupted. On the other hand, the aim was not to cover a situation where, for instance, the ship is tied up for several months at a port because expences for repairs or for fitting out have not been met by the owner. Moreover it was stressed that this was a situation where it was to a certain extent necessary to rely on the judgement of the courts to avoid misuse. This declaration once again leaves it to the courts to interpret the wording and opens the field to divergent interpretations.

The term "voyage"

There is also the very intricate problem of the interpretation of the term "voyage" (Chapter IX). This has given rise to numerous lawsuits. First there is the question of when a voyage starts. According to one opinion a voyage begins already when goods have been taken aboard, so that supplies ordered by the master and delivered after the completion of loading but before the ship casts off would be considered necessary for the *continuance* of the voyage. However, this opinion has not been accepted by the courts. If a ship discharges at one port and loads a new cargo at the same port, there are two different voyages, i.e. one that ends with the discharge and another that starts with the loading of the new cargo. The new voyage, however, cannot be said to have started before the ship casts off and thus there can be not "continuance of the voyage" before this.

The main question concerns what constitutes *one* voyage. It seems that Norwegian courts have adopted a wide interpretation, known as "the operational voyage concept", i.e. "the smallest period of the vessel's operations which forms a natural unit for the calculation of the earnings and expenses of the vessel". As a result, these courts consider, for instance, that a ballast voyage together with a cargo voyage following it constitutes one and the same voyage. Danish courts seem to have adopted a narrower concept; thus in the situation just described they regard the ballast voyage and the cargo voyage as different voyages. A recent decision by the Swedish Supreme Court has finally determined the question for Swedish maritime law. According to this decision, a voyage is considered to have terminated whenever a complete and final discharge takes place, or when the ship sails under a new contract of affreightment, or when a re-equipment of the ship takes place. Thus in the case before the court it was decided that since the ship was on a voyage charter, the ballast voyage to the port of loading, carried out under the existing contract of affreightment, and the subsequent cargo voyage constituted a single voyage. This decision seems to be in complete harmony with the definition of the term "voyage" given in German law in HGB sec. 757.

Only contracts occasioned by a certain state of necessity

According to the provision it is not enough, however, to establish that the contract made by the master can be referred to "preservation of the ship" or "continuance of the voyage". The contract must also have been occasioned by a certain state of necessity (Chapter X). This is most difficult for the courts to determine. One of the main problems is whether the demand for necessity is a subjective or an objective criterion from the point of view of the person making contracts with the master. Can he rely on the master's judgement or must he investigate the degree of necessity himself? There does not seem to be complete unanimity on this point. Some court decisions support the opinion that this is a

subjective criterion, i.e. that the third party can rely on the master's judgement so long as this is not obviously wrong. Others, however, indicate that the state of necessity is an objective criterion, which has to be established with regard to the size of the ship, its needs or the duration of the voyage. Here it may be said that the Scandinavian courts seem to favour the opinion that necessity is a subjective criterion. On the other hand, the Convention's aim of strengthening longterm credit is better served by regarding the criterion as objective. Once again the courts are left with an uncertainty that is bound to lead to differences in the application of the Convention.

Maritime liens on time-chartered ships

In Chapter XI the question is considered, whether there is a maritime lien also for contracts made by the master when the ships is on time-charter. The solution to this problem will not be found in the rule (sec. 275) relating to the existence of maritime liens when a ship is on a charter by demise or is being subchartered. The question, therefore, will have to be decided with regard to the circumstances in each particular case. Normally there will be a maritime lien and it is submitted that only if the master, when entering into contracts with third parties, clearly or impliedly makes known to the other party that he is acting as agent for the time-charterer, the maritime lien is excluded.

Abrogation of the maritime lien for master's contracts

Chapter XII reproduces the considerations and the preparatory work leading to the abrogation of this specific lien in the new Convention on mortgages and maritime liens. This part of the study is based mainly on my paper "Abrogation of the Maritime Lien for Master's Contracts", printed in Gothenburg School of Economics and Business Administration Publications 1965:4.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

1. OTRYCKTA KÄLLOR

Sjöfartsstyrelsen, Sthlm.
Utlåtande till Riksskattenämnden 16 juni 1967, Dnr 930:2 (gen. G. Lindencrona).

Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening, Sthlm.
Cirkulär nr 7/1960. Några synpunkter på skeppsklarerarnas kreditgivning och skyddet för deras fordringar. Av advokat V. Bååthe.

Falkanger, T., Om leie av skib. Stenciluppl. Oslo 1966.

2. URKUNDSPUBLIKATIONER, KOMMITTÉBETÄNKANDEN OCH PERIODICA

Karnov's lovsamling. 6. utg. 1960. Utg. av M. Karnov. Med kommentarer. I—II. Kbhvn 1961.

Handelsbruk III. Uttalanden av svenska handelskamrar 1931—1936. Saml. och utg. gen. Stockholms handelskammare. Sthlm 1937. *Cit.* Handelsbruk III.

Riksdagen protokoll ... [med] Bihang. Sthlm.

Tullverkets författningssamling.
Kungl. generaltullstyrelsens cirkulär angående överlåtelse av fordran å fyr- och båkavgift jämte tillhörande sjöpanträtt; den 26 november 1963. (D.nr. I 750/1962).

Betänkande och lagförslag
afgifna den 22 februari 1887 af den komité, åt hvilken enligt Kongl. Maj:ts beslut den 8 september 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen. Sthlm 1887. *Cit.* Motiv 1887.

Förslag
till lag om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område, lag om avbetalningsköp m.m., avg. d. 31 jan. 1914 av därtill utsedda kommitterade. Sthlm 1914. *Cit.* Bet. 1914.

Handels- och sjöfartskomitén III.
Underdånigt utlåtande af den 28 november 1898 i fråga om medgifvande af rätt till inteckning i fartyg. Sthlm 1898. *Cit.* Handels- och sjöfartskomitén III.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Rikets ständer
med förslag till ny Sjölag; Gifven Stockholms Slott den 17 februari 1863. N:o 81. Sthlm 1863. *Cit.* Motiv 1863.
Kungl. Maj:ts proposition
med förslag till lag om ändring i sjölagen m.m.; given Stockholms Slott den 4 november 1966, Nr. 145. *Cit.* K. Prop. 145/1966.
Sjö-lags-kommitténs Förslag
till Sjölag och Reglemente för Handels-Sjöfarten. Sthlm 1847. *Cit.* Motiv 1847.
SOU 1936: 17
Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m.m. Avg. av 1933 års sjölagstiftningskommitté. Sthlm 1936.
SOU 1960: 25
Lagberedningens förslag till Jordabalk m.m. II. Motiv till balken. Sthlm 1960.
SOU 1963: 55
Reviderat förslag till Jordabalk m.m. Avg. av särskild utredningsman. (Jordabalksutredningen.) Sthlm 1963.
SOU 1964: 10
Betänkande med förslag till lag om företagsinteckning. Avg. av 1959 års förlagsinteckningskommitté d. 23 april 1964. Sthlm 1964.
SOU 1965: 14
Betänkande med förslag till lag om godtrosförvärv av lösöre. Avg. av särskild utredningsman den 31 januari 1965. Sthlm 1965.
Forslag till Sølov. Kbhvn 1891. *Cit.* Danska motiv.
Udkast till Sølov
udarbeidet af de norsk-svensk-danske Sølovskommissioner. Norske Motiver. Indstilling fra den ved kongelig Resolution af 9de December 1882 nedsatte norske Kommission. Chra 1890. *Cit.* Norska motiv.
Conférences internationales de droit maritime.
Documents et procès-verbaux. Bruxelles. *Cit.* Procès Verbaux.
Comité maritime international. [CMI]. Bulletins. Anvers. *Cit.* CMI Bull.
International maritime committee. [CMI]. New York conference 1965. *Cit.* CMI New York 1965.

American maritime cases. Baltimore. *Cit.* AMC.
Arkiv for sjørett. Oslo. *Cit.* AfS.
Droit maritime français. Paris. *Cit.* DMF.
Ekonomen. Sthlm.
Ekonomiskt forum. Gbg.
Entscheidungen des Bundesgerichtshofes ... Entscheidungen in Zivilsachen. Berl. & Köln. *Cit.* BGHZ.
Entscheidungen des Reichsgerichts ... Entscheidungen in Zivilsachen. Lpz. & Berl. *Cit.* RGZ.
European transport law. Antw. *Cit.* ETL.
Federal Reporter. The. St. Paul. *Cit.* Fed.
Federal Supplement. The. St. Paul. *Cit.* F. Supp.

Hansa, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen. Hburg.
Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift. *Cit.* HansRGZ.
Harvard law review. Cambr., Mass. *Cit.* HLR.
Jurisprudence du Port d'Anvers. Anvers. *Cit.* JPA.
Law Reports. Lond. Probate Division. *Cit.* P. D.
Appeal Cases. *Cit.* App. Cas.
Lloyd's list law reports. Lond. *Cit.* Ll.L.Rep.
Nordisk försäkringstidskrift. Sthlm. *Cit.* NFT.
Nordiske domme i sjøfartsanliggender. Oslo. *Cit.* ND.
Norsk Retstidende. Kra, Oslo. *Cit.* NRt.
Nytt juridiskt arkiv. Avd. I. Sthlm. *Cit.* NJA — Avd. II. Sthlm. *Cit.* NJA II.
Revue trimestrielle de droit commercial. Paris. *Cit.* Rev.trim.
Svensk Juristtidning. Sthlm. *Cit.* SvJT.
Svensk Sjöfarts Tidning. Gbg.
Sø- og Handelsretstidende. Kbhvn. *Cit.* SHT.
Tidskrift, utg. av Juridiska Föreningen i Finland. Hfors. *Cit.* FJFT.
Tidsskrift for rettsvitenskap. Kra, Oslo, Kbhvn & Sthlm. *Cit.* TfR.
Tulane law review. *Cit.* TLR.
Ugeskrift for Retsvæsen. Kbhvn. *Cit.* UfR. — Afd.B. Kbhvn. *Cit.* UfR B.
United States Supreme Court Reports. Wash. *Cit.* US.
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht. Stuttg. *Cit.* ZHR.

3. ÖVRIG LITTERATUR

Abraham, H. J., Das Seerecht. Ein Grundriss mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht. 2. erg. und erw. Aufl. Berl. 1960. (Lehrbücher und Grundrisse der Rechtswissenschaft. B. 21.) *Cit.* Abraham, Das Seerecht.

—— Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht. Stuttg. & Köln 1950. (Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht. Heft 20.) *Cit.* Abraham, Die Schiffshypothek.

Abraham, H. J., se *Schaps, G.*

Afzelius, I., Om Cession af Fordringar enligt svensk Rätt. Akad. avh. Ups. 1877.

Agell, A., Ägareförbehållets giltighet mot borgenär och senare förvärvare i nyare rättspraxis. (SvJT 1965 s. 225 ff.)

Albrecht, H-C., Schiffsgläubigerrechte des Schiffsmaklers. (Hansa 1953 s. 1261 ff., 1290 ff.)

Almén, T., Om förmånsrätt för den, som på grund av borgen infriat eller genom överlåtelse förvärvat en prioriterad fordran. (SvJT 1916 s. 23 ff.) *Cit.* Almén, Om förmånsrätt.

—— Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen den 20 juni 1905. 4. delvis omarb. uppl. ombesörjd av R. Eklund. (Utg. med bidrag från T. Alméns minnesfond och Institutet för rättsvetenskaplig forskning.) Sthlm 1960. *Cit.* Almén-Eklund, Om köp.

Almén, T. & Eklund, R., Lagen om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område. 9. uppl., ombesörjd av Torkel Nordström. Sthlm 1968. *Cit.* Almén-Eklund, Avtal.

Ameln, H., Håndbok i praktisk sjørett. Oslo 1955. *Cit.* Ameln.

Ameln, Th., Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven. (ND 1903 s. 145 ff., 369 ff.)

Anson, W. R., Principles of the English law of contract and of agency in its relation to contract. 21. ed., by *A. G. Guest.* Oxford 1959.

Arnholm, C. J., Panteretten. 3. utg. Oslo 1962. *Cit.* Arnholm, Panteretten.

—— Privatrett III. Almindelig obligasjonsrett. Oslo 1966. *Cit.* Arnholm, Privatrett III.

—— Sammansatte avtaler. Oslo 1952. *Cit.* Arnholm, Sammansatte avtaler.

Ashburner, W., The Rhodian Sea-law. Oxford 1909.

Ask, J., Om kreditaftal enligt svensk civilrätt. Akad. avh. Lund 1882.

Asser, J., Maritime liens and mortgages in the conflicts of laws. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1963:5.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 25.) *Cit.* Asser, Maritime Liens.

Atiyah, P. S., Introduction to the law of contract. Oxford 1961.

Augdahl, P., Den norske obligasjonsretts almindelige del. 3. omarb. og utv. utg. Oslo 1963. *Cit.* Augdahl, Den norske obligasjonsretten.

—— Norsk panterett. Oslo 1932. *Cit.* Augdahl, Norsk panterett.

Awad, A. M. G., La responsabilité du propriétaire du navire en droit comparé. Le Caire 1955.

Beckman, R., Handbok i sjörätt. 4. uppl. Hfors 1956. *Cit.* Beckman, Handbok I. — 5. uppl. Hfors 1961. *Cit.* Beckman, Handbok.

—— Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning. I. Akad. avh. Åbo 1936. II. Hfors 1945. (Juridiska Föreningens i Finland publikationsserie. Nr. 1.) *Cit.* Beckman, Fartygsbefälhavaren I resp. II.

—— Vilken innebörd har uttrycket "resans fortsättande" i L 20. 11. 1931 om redarens ansvarighet och om sjöpanträtt § 4 p. 8 och § 15 p. 5? Juridiska Föreningens förhandlingar. År 1938. 1. Referat inför Centralföreningen. (FJFT 1938 s. 379 ff.)

Benckert, K., Bidrag till inteckningsinstitutets historia. Sthlm 1920. *Cit.* Benckert, Bidrag.

—— Om exstinktiva förvärv av lös egendom i god tro enligt H. B. 11:4 och 12:4. Del I. Historik. Del II. Gällande rätt. Sthlm 1925. *Cit.* Benckert, Om exstinktiva förvärv I resp. II.

Bentzon, V., Den danske Søret. Forelæsninger. Kbhvn 1899.

Berlingieri, F., I Diritti di Garanzia sulla Nave, l'Aeromobile e le Cose Caricate. Padova 1965. (Pubblicazioni del l'Istituto di Studi Giuridica della Facolta di Economia e Commercio dell' Univertisa di Genova. 3.)

Bernhardt, P. J., Lærebok i sjørett. Til bruk ved de eksamensberettigete sjømannsskoler. Oslo 1954.

Black, Ch. L., se *Gilmore, G.*

Boyens, E., se *Lewis, W.*

Brækhus, S., Bør reglene om det begrensede rederansvar endres? (ND 1947 s. 273 ff.)

—— Det begrensede rederansvar. Foredrag. Oslo 1947. (Norsk forsikkringsjuridisk forenings publikasjoner. Nr. 22.)

—— Meglerens rettslige stilling. Akad. avh. Oslo 1946. *Cit.* Brækhus, Megleren.

—— Nordisk rättspraxis på sjörättens område. (Nordisk utredningsserie 1961:6. Gemensam lagstiftning i rättstillämpningen. Sthlm 1961. S. 47 ff.)

—— Rederens husbondsansvar. (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1953:2.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 10.) *Cit.* Brækhus, Rederens husbondsansvar.

—— The term "voyage" in section 267 No. 5 of the Scandinavian Maritime Codes. (Art. 2 No. 5 of the international maritime lien convention of 1926.) (Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge, Sthlm 1956. S. 22 ff.) *Cit.* Brækhus, Liber Amicorum.

Brækhus, S. & Hærem, A., Norsk tingsrett. Oslo-Bergen 1964.

Bååthe, V., se ovan under 1.

Carrus, S., Les privilèges sur le navire pour fournitures et réparations. (Étude de droit comparé.) Paris 1928.

Carver, T., Carver's carriage by sea. Volume 2. 11. ed., by Raoul Colinvaux. Lond. 1963.

Chauveau, P., Traité de droit maritime. Paris 1958.

Cheshire, G. C. & Fifoot, C. H. S., The law of contract. 4. ed. Lond. 1956.

Chorley, Lord & Giles, O. C., Shipping Law. 4. ed. Lond. 1959.

Dahlström, Joh. N., Den svenska privata sjörätten. Sthlm 1882.

Delarue, Em., Convention du Bruxelles du 10 Avril 1926. Controverses inédites sur les privilèges et hypothèques maritimes. Paris 1939.

Dennemark, S., Om svensk domstols behörighet i internationellt förmögenhetsrättsliga mål. Sthlm 1961. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [31].)

[*Dybwad, N.*,] Kommentar. (ND 1949 s. V ff.)

—— Kommentar. (ND 1962 s. IV ff.)

Edward, E. J., Shipbrokers and the law. 1. ed. Glasgow 1957.

Eek, H., Internationell privaträtt. Metod och material. Sthlm 1962. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [33].)

Eggers, W., Die Schiffsexpedition. Berl. 1937.

Eklund, R., se *Almén, T.*

El-Baroudi, A. M., La notion de privilège sur le navire en droit comparé et sur le plan international. Thèse. Alexandria 1960.

Emérigon, B-M., Traité des assurances et des contrats à la grosse. Tome II. Marseilles 1783. *Cit.* Emérigon II.

Eriksrud, E., Eiendomsforbehold i inventar og tilbehør til skip. (AfS Bd 2 s. 493 ff.)

Falkanger, T., se ovan under 1.

Filzinger, R., Der Kapitän als Vertreter des Reeders im deutschen Seerecht. Diss. (Lpz.) Dresd. 1931.

Flintberg, J. A., Anmärkningar till Sweriges Rikes Sjö-Lag, jämte författningarne om hwarje, å utrikes ort wistande svensk agents, consuls eller commissaries, med handel och sjöfart gemenskap ägande skyldigheter och rättigheter. Sthlm 1794.

Fogelklou, L., Om fartygsinteckning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor. (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1950:2.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 4.)

Fridman, G. H. L., The law of agency. Lond. 1960.

Galtung, V., Reder og exspeditør. Fra kystfartens sjørettsproblemer. Oslo 1949.

Gedda, T., Kommentar till 17 kap. Handelsbalken. (Förmånsrättsordningen.) Gbg 1933. *Cit.* Gedda, Förmånsrättsordningen.

Gilmore, G. & Black, Ch. L., The law of admiralty. Brooklyn 1957. *Cit.* Gilmore-Black.

Godenhielm, B., Om rättsverkan av föravtal. (FJFT 1958 s. 226 ff.)

Goldschmidt, L., Universalgeschichte des Handelsrechts I. Stuttg. 1891.

Gorton, L., Haaglagen och containertrafiken — några rättsliga spörsmål. (Ekonomiskt forum 1965 s. 53 ff.)

Grenander, N., Studier rörande redareansvarets legala begränsning. Akad. avh. Gbg 1953. *Cit.* Grenander, Redareansvaret.

Griffin, J. W., The Federal Maritime Lien Act. (37 HLR 1923—24 s. 15 ff.)

Grundtvig, L. A., Kort fremstilling af den danske søret. Til brug ved forelæsningar. Kbhvn 1907. 2. udg., ved A. Møller. Kbhvn 1922. *Cit.* Grundtvig I resp. II.

Grönfors, K., Air charter and the Warsaw convention. A study in international air law. Sthlm & The Hague 1965. *Cit.* Grönfors, Charter.

—— [Anm. av] Rudolf Beckman, Handbok i sjörätt. Femte, delvis omarb. och tillökta uppl. Hfors 1961. (SvJT 1962 s. 141 f.)

—— [Anm. av] Peter Lødrup, Luftfart og ansvar. En undersøkelse av tredjemansansvaret i norsk og fremmed luftrett. Oslo 1966. (SvJT 1966 s. 606 ff.)

—— Om konventionstolkning. Några reflektioner med anledning av en festskrift. (SvJT 1957 s. 16 ff.)

—— Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Studier över skadeståndsproblem vid trafik till lands, till sjöss och i luften. Akad. avh. Sthlm 1952. *Cit.* Grönfors, Trafikskadeansvar.

—— Sjörätt och lufträtt. Till frågan om rättsanalogiens betydelse. (TfR 1959 s. 54 f.)

—— Ställningsfullmakt och bulvanskap. Sthlm 1961. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [29].) *Cit.* Grönfors, Ställningsfullmakt.

—— Successiva transporter. En studie i transportöransvar. Sthlm 1968. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [50].) *Cit.* Grönfors, Successiva transporter.

—— Talerätt och skadeståndsrätt enligt luftbefordringskonventionen. (Teori och Praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren. Sthlm 1964. S. 80 ff.) *Cit.* Grönfors, Talerätt.

Guldimann, W., Luftfahrzeughypothek und Flugzeugwechselteile. (Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen. Heft 32. Beiträge zum internationalen Luftrecht. Festschrift zu Ehren von Prof. Dr. jur. Alex Meyer. Düsseldorf 1954. S. 59 ff.)

van Haarlem, A., Eenige opmerkingen over het begrip "Reis" in het wetboek van koophandel. Amsterdam 1876.

Hærem, A., se *Brækhus, S.*

Haga, H. G., Subrogasjon og sjøpantrett. (AfS Bd 8 s. 526 ff.)

Hambro, C. F., Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning. Sthlm 1870. (2. uppl. Sthlm 1881; ej cit. här.)

Handbok i skeppsklarering. Utg. av Föreningen Sveriges Flotta. 2. uppl. Sthlm 1953. *Cit.* Handbok i skeppsklarering.

Harbek, O. F., Eindomsforbehold i inventar. (TfR 1954 s. 189 ff.)

Hasselrot, P., Frakt och utrustning. Några praktiska spörsmål. Sthlm 1929.

Hassler, Å., Utsökningsrätt. 2 uppl. Lund 1960.

Hellner, J., Köprätt. Kortfattad lärobok. 2. uppl. Sthlm 1965. *Cit.* Hellner, Köprätt.

—— Om obehörig vinst särskilt utanför kontraktsförhållanden. Ett civilrättsligt problem i komparativ belysning. Akad. avh. Upps. 1950. *Cit.* Hellner, Om obehörig vinst.

Henrich, D., Vorvertrag, Optionsvertrag, Vorrechtsvertrag. Eine dogmatisch-systematische Untersuchung der vertraglichen Bindungen vor und zu einem Vertragsschluss. Berl. & Tüb. 1965. (Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht. 32.)

Hult, Ph., Civilrättsliga spörsmål. Sthlm 1939. *Cit.* Hult, Civilrättsliga spörsmål.

—— Om fullmakt. [Stenc. komp.] Upps. 1952. *Cit.* Hult, Om fullmakt.

Ihrfors, C. G., Det svenska sjöpanträttssystemet i kritisk belysning. En sjörättslig analys. Sthlm 1926.

Jantzen, Johs., Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sølovens § 8? (ND 1903 s. 465 ff.)

—— Håndbok i godsbefordring till sjøs. (Befraktning.) 2. utg. ved Dybwad. Oslo 1952. *Cit.* Jantzen, Godsbefordring.

—— Rederansvar og sjøpant. (Konvensjonslovene.) Oslo 1930. *Cit.* Jantzen, Rederansvar.

—— Tidsbefragtning. Kra 1919. *Cit.* Jantzen, Tidsbefragtning.

[*Jantzen, J.*,] Kommentar. (ND 1914 s. V ff.)

—— Kommentar. (ND 1926 s. V ff.)

—— Kommentar. (ND 1927 s. V ff.)

—— Kommentar. (ND 1928 s. V ff.)

de Juglart, M., La loi du 19 fevrier 1949 sur les privilèges et hypothèques maritime. (Rev. trim. Tome II 1949 s. 237 ff.)

Karlgren, Hj., [Anm. av] K. Grönfors, Ställningsfullmakt och bulvanskap. Sthlm 1961. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [29].) (SvJT 1962 s. 257 ff.)

—— Kollegium i allmän obligationsrätt II. Anteckningar efter Professor Hj. Karlgrens föreläsningar. Utg. av Juridiska föreningen i Lund 1947. *Cit.* Karlgren, Kollegium II.

—— Kortfattad lärobok i internationell privat- och processrätt. Lund 1950. *Cit.* Karlgren, Internationell privat- och processrätt.
—— Studier i allmän avtalsrätt. Lund 1935. *Cit.* Karlgren, Studier.
—— Svensk rättspraxis. Sakrätt 1940—1942. (SvJT 1944 s. 400 ff.)
—— Säkerhetsöverlåtelse enligt svensk rättspraxis. Sthlm 1959. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [20].) *Cit.* Karlgren, Säkerhetsöverlåtelse.

Karneman, G., Factoring har kommit för att stanna. (Ekonomen 16/1966 s. 1 ff.)

Klæstad, H., Rederansvaret. Kra & Kbhvn 1920. *Cit.* Klæstad, Rederansvaret.

Kleemann, R., Der Schiffsmakler in Seeverkehr. Hburg 1934.

Knoph, R., Norsk sjørett. Oslo 1931.

Kruft, W., Der Schiffer als Vertreter des Reeders und Schiffseigners und der Schifferreeder. Diss. Borna-Lpz. 1912.

Kruse, [Fr.] Vinding, Ejendomsretten. III. 3. udg. Kbhvn 1951. *Cit.* Kruse.

Köhler, V., Vilken innebörd har uttrycket "resans fortsättande" i L 20.11. 1931 om redares ansvarighet och om sjöpanträtt § 4 p. 8 och § 15 p. 5? Juridiska Föreningens förhandlingar. År 1938.1. Referat inför Åbo filialavdelning. (FJFT 1938 s. 384 ff.)

Lando, O., Kontraktstatuttet. Hovedpunkter af den internationale kontraktrets almindelige del. Akad. avh. Kbhvn 1962. *Cit.* Lando, Kontraktstatuttet.
—— The proper law of the contract. (Scandinavian Studies in Law 1964 s. 105 ff.)

Lang, J. N., Finlands sjörätt. Föreläsningar. 3. omarb. och tillökta uppl.; utg. av A. V. Lindberg och R. Beckman. Hfors 1932.

Lassen, J., Haandbog i Obligationsretten. Almindelig del. 3. tildels omarb. Udg. Kbhvn 1917—20. *Cit.* Lassen, Haandbog.

LeClère, J., Les chartes-parties et l'affrètement maritime. Paris 1962. (Collection de droit maritime et de transports. 111.)

Lewis, W., & Boyens, E., Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von W. Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerecht neu bearb. von E. Boyens. Mit einer Einleitung über örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze. Bd 1—2. Lpz. 1897—1901. *Cit.* Boyens.

Liesecke, R., se *Schlegelberger, F.*

Lorenz-Meyer, G-Ch., Reeder und Charterer. Hburg 1961. (Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht. Heft 29.)

Lund, O., Aktuelle sjøpantproblemer. (ND 1949 s. 389 ff.)

Lundell, C-H., Sakrättsskydd vid lega av fartyg eller maskin? (FJFT 1965 s. 243 ff.)

Lyon-Caen, Ch., & Renault, L., Traité de droit Commercial. V. 5. éd. Paris 1931. VI. 5. éd. Paris 1932. *Cit.* Lyon-Caen V resp. VI.

Lødrup, P., Luftrett 1. 2. utg. Oslo 1965. *Cit.* Lødrup, Luftrett.
—— Luftfart og ansvar. En undersøkelse av tredjemansansvaret i norsk og fremmed luftrett. Oslo 1966. *Cit.* Lødrup, Luftfart og ansvar.

Lögdberg, Å., Studier över förlagsinteckningsinstitutet. Akad. avh. Upps. 1947.

Matzen, H., Om søpanterettigheder. (Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde i Kjøbenhavn den 25de til den 27de August 1881. Kbhvn 1882. Bil. II. S. 1 ff.)

Mehringer, K. A., Die Vertretungsmacht des Schiffers unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte und der ausländischen Gesetzgebung. Diss. Gött. 1931.

Michelet, H. P., The liability for contracts with third parties when the vessel is on timecharter. (AfS Bd 2 s. 578 ff.)

MacMurray, C. D., & Cree, M. M., Introduction to shipbroking. The elements of the subject. Lond. 1922. *Cit.* MacMurray-Cree.

Myrdahl, Kr. Fr., Noen sjødyktighetsspørsmål. (AfS Bd 1 s. 27 ff.)

Møller, A., Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. I. Akad. Afh. Kbhvn 1914.

Nial, H., Handelsbalken. (Minnesskrift ägnad 1734 års lag av jurister i Sverige och Finland. I. Sthlm 1934. S. 294 ff.) *Cit. Nial,* Handelsbalken.

—— Internationell förmögenhetsrätt. 2. omarb. uppl. Sthlm 1953. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [11].) *Cit. Nial,* Internationell förmögenhetsrätt.

—— Svensk rättspraxis. Obligationsrätt 1931—35. (SvJT 1937 s. 471 ff.)

Näringslivets kapitalförsörjning. 2. uppl.; utg. av Sveriges Industriförbund och Svenska Bankföreningen. Katrineholm 1965.

Olçay, B., Die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns eines Kauffahrteischiffs im deutschen und türkischen Recht. Diss. Berl. 1957.

Olivecrona, K., Utsökning. Lund 1955.

Pappenheim, M., Handbuch des Seerechts I. Lpz. 1906.

—— Zur Entstehungsgeschichte der Bodmeri. (ZHR XL s. 378 ff.)

Pardessus, J. M., Collection de lois maritimes antérieures au XVIIe siècle, dédiée au roi. Tome I. Paris 1928. [Nytryck.] Torino 1960. *Cit.* Pardessus I.

Paunesco, A., L'unification internationale des privilèges et hypothèques en droit maritime et en droit fluvial. I. Convention de Bruxelles de 1926. II. Convention de Genève de 1930. Paris 1933.

Payne's Carriage of goods by sea. 6. ed., by J. M. Holden. Lond. 1954.

Philip, A., Om søpant og pant i skib i den internationale privatret. (UfR 1964 B s. 121 ff.)

Pineus, K., Den nya lagstiftningen angående redaransvar och sjöpanträtt. (NFT 1939 s. 273 ff.)

—— Sources of maritime law seen from a Swedish point of view. (TLR Vol. XXX 1955 s. 85 ff.)

Platou, O., Forelæsninger over norsk sjøret. I. 2. utg., ved J. Aars. Oslo 1929.

Price, G., The Law of Maritime Liens. Lond. 1940.

Ramberg, J., Företagsinteckning — en kort orientering. (Ekonomiskt forum 1967 s. 19 ff.)

—— Om avbeställningsrätt vid tillverkningsavtal. (Ekonomiskt forum 1963 s. 21 ff.)

—— The time-charterer's liability against bill of lading-holders. (ETL 1966 s. 874 ff.)

Rehme, P., Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. Stuttg. 1891.

Renault, L., se *Lyon-Caen, Ch.*

Reuterskiöld, C. A., Bidrag till läran om aftal särskildt mellan frånvarande. En komparativ rättsstudie. Ups. 1900.

Ripert, G., Droit Maritime. I. 4. éd. Paris 1950. II. 4. éd. Paris 1952. *Cit.* Ripert I resp. II.

Riska, O., Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. En försäkringsrättslig studie. Akad. avh. Hfors 1964. (Ekonomi och samhälle. Skrifter utg. av Svenska handelshögskolan. Nr. 11.) *Cit.* Riska, Om försäkring.

—— Om övergång av sjöpanträtt. (FJFT 1959 s. 305 ff.)

Rodhe, K., Obligationsrätt. Sthlm 1956. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [11].)

Rodière, R., Droit Maritime d'après le Précis du Doyen G. Ripert. Paris 1963. (Précis Dalloz.)

Roscoe, E. S., The Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice, with which is incorporated "Williams and Bruce's Admiralty Practice" with forms and precedents. 5. ed., by G. Hutchinson. Lond. 1931.

Rune, Ch., Den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel 1967. (SvJT 1968 s. 58 ff.)

—— Revision av sjölagen. (SvJT 1968 s. 361 ff.)

Rygh, A., Sjøpant efter norsk lov. Oslo 1934.

Sandström, J., Abrogation of Maritime Liens for Master's Contracts. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1965:4.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 28.)

Schadee, M., Quelques notes marginales à la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. (DMF 1959 s. 252 ff.)

Schaps, G., & Abraham, H. J., Das deutsche Seerecht. Kommentar und Materialsammlung. 3. umgearb. & erw. Aufl., von H. J. Abraham. Bd I. Berl. 1959. Bd II. Berl. 1964. *Cit.* Schaps-Abraham I resp. II.

Schiørring, G. K., Afstandsfragt og Ballastrejse. En Studie over Sølovens § 161. (ND 1918 s. 177 ff.)

Schlegelberger, F., & Liesecke, R., Seehandelsrecht. Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 2. neubearb. Aufl. Berl. & Frankf. a.M. 1964. *Cit.* Schlegelberger-Liesecke.

Schmidt, F., Föreläsningar i sjörätt. Lund 1944. *Cit.* Schmidt, Föreläsningar.

—— Om ägareförbehåll och avbetalningsköp. Akad. avh. Upps. 1938. *Cit.* Schmidt, Om ägareförbehåll.

—— Tjänsteavtalet. Sthlm 1959. *Cit.* Schmidt, Tjänsteavtalet.

Scrutton, Charterparties and Bills of Lading. 17 ed., by McNair, Macotta and Mustill. Lond. 1964.

Selvig, E., Obligasjonsrett. (Knophs oversikt over Norges rett. 4. utg. Oslo 1966. S. 253 ff.) *Cit.* Selvig, Obligasjonsrett.

—— Paramount klausulen. (AfS Bd 3 s. 459 ff.)

de Sèze, R., De la responsabilité des propriétaires de navires et du prêt fait au capitaine en cours de voyage. Étude critique et pratique de droit maritime. Paris 1883. (Revue pratique de droit français.)

Siesby, E., Søretlige Lovkonflikter. Conflicts of laws in maritime matters. Akad. afh. Kbhvn 1965.

Sigeman, T., Lönefordran. Studier över löneskydd och kvitteringsregler. Akad. avh. Sthlm 1967.

Sindballe, K., Dansk Søret. Kbhvn 1936—38.

Smeesters, C., & Winkelmolen, G., Droit Maritime et Droit Fluvial. Commentaire de la Législation de la jurisprudence et des usages applicables à la navigation maritime et à la navigation intérieure. 2. éd. rev. et augm. Tome I. Bruxelles 1929. *Cit.* Smeesters-Winkelmolen I.

Smith, C., Solidaritet og regress i erstatningsretten. Omkring ikrafttredelselovens § 26. Oslo-Bergen 1962. *Cit.* Smith, Solidaritet.

Smith, F.-H., The new federal statute relating to liens on vessels. (24 HLR 1910—11 s. 182 ff.)

Sohm, R., Institutionen. Geschichte und System des römischen Privatrechts. 17. Aufl. Bearb. von L. Mitteis. Hrsg. von L. Wenger. [Nytryck.] Berl. 1939. *Cit.* Sohm-Mitteis-Wenger.

Sotiropoulos, P., Die Beschränkung der Reederhaftung. Eine rechthistorische und rechtvergleichende Studie. Berl. 1962. (Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht. Heft 30.)

Steffan, F., Begriff und Funktion des Realkredits. (Handbuch des Realkredits. Geschichte, Funktion, Recht, Praxis und Träger des deutschen Boden- und Schiffskredits. Hrsg. von F. Steffan. Frankf. a.M. 1963. S. 9 ff.)

Strøm-Olsen, L., Om avstandsfrakt etter sjølovens § 129. (AfS Bd 1 s. 124 ff.)

Sundberg, J., Air Charter. A study in legal development. Akad. avh. Sthlm 1961. *Cit.* Sundberg, Air Charter.

—— Om ansvaret för fel i lejt gods. Sthlm 1966. *Cit.* Sundberg.

—— The Law of Contracts. Jurisprudential writing in search of principles. (Scandinavian Studies in Law 1963 s. 123 ff.)

[*Svensk Sjöfarts Tidning, redaktionell art.*] Fartygs tillbehör. (Svensk Sjöfarts Tidning 35/1967 s. 1766.

Söderqvist, N., Lex contractus och forum contractus. (SvJT 1925 s. 107 ff.)

Temperley's Merchant Shipping Acts. 5. ed., by W. L. McNair and J. P. Honour. Lond. 1954.

Thorbjørnsen, K., No cure — no pay og andre hovedemner i bjergningsretten. Oslo 1951.

Tiberg, H., [Anm. av] Francesco Berlingieri, I Diritti di Garanzia sulla Nave, l'Aeromobile e le Cose Caricate. Padova 1965. (AfS Bd 8 s. 677 ff.)

—— Föreläsningar i sjörätt. Sthlm 1962. (Kompendier utg. av Juridiska Föreningen vid Stockholms Universitet.)

—— Kreditsäkerhet i fartyg. Sthlm 1968. *Cit.* Tiberg, Kreditsäkerhet.

—— Mellanmansrätt. 2. uppl. Sthlm 1967.

—— Några drag ur hypoteksrättens utveckling i Europa, främst beträffande fast egendom. (TfR 1964 s. 553 ff.)

—— Nyttjanderättshavarens sakrättsliga skydd. (SvJT 1964 s. 497 ff.)

—— Om ansvar för skada på fartyg. (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1962:5.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 22.) *Cit.* Tiberg, Skada på fartyg.

—— Skuldebrevsrätt. Sthlm 1967.

—— Who is the Hague Rule Carrier? (Six lectures on the Hague Rules. Ed. by Kurt Grönfors. S. 127 ff.) (Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1967:3.) (Skrifter utg. i samverkan med Sjörättsföreningen i Göteborg. 31.)

Trappe, H., Die Schiffshypothek als gegenstand der Rechtvereinheitlichung. Diss. Mainz 1956. *Cit.* Trappe, Die Schiffshypothek.

Undén, Ö., Svensk sakrätt. 1. Lös egendom. 5. uppl. Lund 1966. *Cit.* Undén, Sakrätt I.

Ussing, H., Aftaler paa Formuerettens Omraade. 2. udg. Kbhvn 1945. *Cit.* Ussing, Aftaler.

—— Dansk Obligationsret. Almindelig Del. Kbhvn 1946.

—— Erstatningsret. 5. oplag. Kbhvn 1959.

—— Indfrielse af andres Forpligtelser. (UfR 1937 B s. 108 ff.)

—— Obligationsretten. Almindelig del. 4. udg., ved A. Vinding Kruse. Kbhvn 1967.

Wagner, R., Handbuch des Seerechts. I. Lpz. 1884. (Systematisches Handbuch der deutschen Rechtwissenschaft ... hrsg. von K. Binding. Abth. 3. T. 3. Bd. 1.)

Wahl, A., Précis théorique et pratique de droit maritime. Paris 1924.

Vahlén, L., Avtal och tolkning. Sthlm 1960. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [25].)

Welamson, L., Konkurs. Sthlm 1965. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning [41].)

Wikander, H., [Anm. av] H. Wüstendörfer, Das Seeschiffahrtsrecht. (i Dr. Victor Ehrenberg, Handbuch des gesamten Handelsrechts mit Einschluss des Wechsel-, Scheck-, See- und Binnenschiffahrtsrechts, des Versicherungsrechts sowie des Post- und Telegraphenrechts, Siebenter Band, II, Lpz. 1923.) (TfR 1924 s. 249 ff.)

—— 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt. Med förklarande anmärkningar. Sthlm 1929. *Cit.* Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt.

Willner, H., Die Zeitcharter. Vertrag und Rechtsstellung der Vertragsparteien, dargestellt auf der Grundlage der Baltime-Charter. Hburg 1953. (Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht. Heft 22.)

—— Möglichkeiten des Erwerbs von Schiffsgläubigerrechten durch Schiffsmakler. (Hansa 1954 s. 1612—1617.)

Vinge, K. A., Om resebegreppet i § 160 sjölagen. (ND 1933 s. 273 ff.)

Winkelmolen, G., se *Smeesters, C.*

Wortley, B. A., Contracts at arm's length: A new development in England. (Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge, Sthlm 1956. S. 261 ff.)

Wüstendörfer, H., Das Seeschiffahrtsrecht. Lpz. 1923. (Handbuch des gesamten Handelsrechts ... hrsg. von V. Ehrenberg. VII:2) *Cit.* Wüstendörfer, Handbuch.

—— Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des anglo-amerikanischen und des internationalen Rechts. Ein Grundriss für Studierende und Praktiker. 2. durchgesehene und verbesserte Aufl. Tüb. 1950. *Cit.* Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht.

Völlmar, H. F. A., Zee- en binnenvaartrecht. 3. dijgewerkte druk. Haarlem 1952.

Zander, E., Die rechtliche Stellung des Schiffsmaklers. Diss. Brem. 1932.

Övden, H., Om sjöpanträtt enligt sjölagens § 267:5; befälhavareförbindelser. (ND 1949 s. 453 ff.)

RÄTTSFALLSSREGISTER

NORDISKA

NJA

1874 s. 337 197
1883 s. 249 321
1887 s. 298 321
1889 s. 155 322
s. 158 322
1899 s. 392 186
1900 A 327 216, 217, 222, 223
1901 s. 250 222, 224, 229
B 272 199
s. 494 186
1903 s. 461 341
1905 B 581 199
1906 A 543 223
1909 s. 544 222, 224, 323
1910 s. 622 184, 186, 187
1912 A 156 125
A 252 222, 224
s. 438 36
A 458 222, 224
1913 s. 41 288
s. 43 288
1914 s. 104 161, 168, 171, 197
s. 460 36
1915 s. 426 188, 189
1920 s. 234 186, 187
1921 s. 484 19
1923 s. 138 171
A 257 345
1925 s. 174 186
s. 330 233
s. 398 333
1931 s. 76 123, 216, 217, 223, 224, 229
s. 386 182, 188
1934 s. 234 46
s. 685 166, 192, 193, 208
1935 s. 245 199
s. 416 46
1936 s. 413 142, 148, 345
1937 s. 167 160, 161, 163, 168, 169, 170, 172, 197
1939 A 15 250, 296
1940 s. 109 115
s. 354 233
s. 734 182, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 209
1942 s. 195 46
1945 s. 682 330
s. 728 186, 187
1949 s. 66 182, 189, 198
s. 318 182, 188, 189, 198
1953 s. 566 291
1956 s. 562 198
s. 565 172
s. 719 182, 189, 198
1960 s. 9 46, 47
s. 742 342
1964 s. 380 54, 271, 274, 275

SvJT

1925 rf s. 58 46
1933 rf s. 54 19
1934 rf s. 34 290

Otryckta rättsfall

Göteborgs RR 26/6 1963, T 851/1963 280

HovR över Skåne och Blekinge 10/2 1933 171
Luggude häradsrätt 21/12 1955 DT 133/1955 198
HovR över Skåne och Blekinge Beslut Nr II:67/1956 Dbm Ö 205/1955 198
Sthlms RR Slutligt beslut 29/6 1956 198

ND

1900 s. 73 222
s. 531 222
1901 s. 479 222, 226
1902 s. 241 341, 344
1903 s. 331 329, 342
s. 365 341
1904 s. 77 341, 344, 345
s. 122 288
1905 s. 453 250, 295
1906 s. 22 136, 148
s. 120 329
s. 129 329
s. 219 102, 247
s. 289 329
s. 379 102
s. 401 223
1907 s. 142 252
1908 s. 81 330
1909 s. 62 200, 247
s. 225 200
s. 449 201, 202, 209, 224, 226
s. 481 222
1911 s. 1 138, 147, 148
s. 12 345
s. 17 341, 344
s. 177 215, 224, 226, 271
1912 s. 88 138
s. 209 200
1913 s. 105 345
1914 s. 321 40
s. 484 116, 224, 226, 228
1917 s. 340 247
1918 s. 375 263
1919 s. 94 166, 167, 208
s. 353 102
1920 s. 495 161, 165, 172
1921 s. 79 102
s. 575 102
1922 s. 49 102
s. 241 139
s. 365 161, 169, 202, 209
s. 440 163
s. 553 351
1923 s. 122 143, 146
s. 308 139, 147, 148
s. 447 288
s. 545 116, 143, 147
1924 s. 33 295, 314
s. 161 200
s. 383 345
1925 s. 362 208
s. 465 102
s. 571 200, 209
1926 s. 9 199, 202
s. 49 330
s. 317 225
s. 441 227
1927 s. 31 227
s. 33 161, 208
s. 155 226, 227, 229, 230
s. 225 345
s. 257 143, 147
s. 369 201, 202
1928 s. 22 200
s. 117 215, 295
s. 145 225, 226, 229, 230
s. 234 330
s. 442 141, 148
s. 469 141, 148
1929 s. 201 34, 199
s. 401 262
1930 s. 75 143, 146
s. 125 208
1931 s. 12 123, 144, 216, 225, 226, 229
s. 49 330, 333
s. 57 223
s. 63 54, 269, 272, 275, 279
s. 77 161, 172
s. 207 143, 345

s. 294 137
s. 317 141, 147, 149
1932 s. 58 203
s. 109 144
s. 401 351
s. 429 351
s. 449 169, 203
s. 461 169
1933 s. 14 263
s. 27 142, 146, 149
1935 s. 81 247, 314
s. 397 302, 311
1936 s. 257 247
s. 289 142, 345
s. 321 330
s. 345 193, 200, 202
s. 349 249, 251, 270, 279
1937 s. 1 266, 272, 279, 280 300, 302
s. 153 100, 246, 247, 250, 296
1938 s. 407 314
1939 s. 38 250, 296
s. 62 253
s. 72 305
s. 75 345
s. 93 161, 169, 170, 172, 203
s. 108 137, 203, 345
s. 164 100, 250, 296
s. 269 201
s. 348 200, 204, 266, 272, 288
s. 401 303, 311
1940 s. 433 265
1943 s. 56 336
1944 s. 236 330
1945 s. 299 270, 279, 300, 304, 311, 314
1948 s. 141 261, 273, 305
s. 172 261, 298
s. 540 161, 165, 168, 169 246, 300
s. 574 203
1949 s. 13 331
s. 413 253, 270
s. 509 251, 300
s. 575 169, 170, 270
1950 s. 81 203
s. 85 252, 253, 306, 311, 314
s. 117 263, 271
s. 368 161, 163, 169, 170 173, 270, 272, 300 304, 311, 314
s. 384 247, 248, 296, 300
s. 390 145, 146, 279
s. 605 249, 251
1951 s. 1 330
s. 117 333
s. 136 160, 161, 169, 170, 246, 247, 248, 251, 252, 270, 305, 309, 314
s. 330 330, 333
1952 s. 530 199, 279
1953 s. 14 248, 250, 300
s. 662 246, 247, 252, 300
1954 s. 298 54, 270, 272, 280, 300, 306, 309, 314
s. 491 333
s. 671 309, 311
1955 s. 81 342
s. 174 216, 279
s. 397 271, 341, 342
s. 537 198
1956 s. 1 271
s. 57 342
s. 358 250, 261, 272, 276, 280
s. 564 330, 333
s. 649 198
1957 s. 406 260, 267
s. 536 342
1958 s. 315 271, 272, 279, 280
s. 380 102
1959 s. 208 102
1960 s. 23 201
s. 349 342
1961 s. 75 261, 273, 276
s. 300 246, 247, 248, 252, 360, 362, 366
1962 s. 207 279
s. 247 200
s. 256 261, 273, 276
s. 421 198

1963 s. 447 362
1964 s. 3 173, 362
s. 198 271
1965 s. 201 362
1966 s. 29 161, 168, 199
s. 39 160, 161, 199

NRt
1870 s. 229 288
1892 s. 433 288
1897 s. 874 201
1911 s. 762 200, 204
1915 s. 908 101
1926 s. 709 40
1928 s. 17 250
s. 759 163, 171, 173, 201, 314
1929 s. 1044 215, 295

Bankforeningens Domsreferater 1933–34 Nr 145 169

UfR
1921 s. 908 140
1923 s. 533 288
1926 s. 108 249
1929 s. 424 250
1931 s. 207 202
1933 s. 351 273, 276, 305
1940 s. 205 314
s. 206 200, 203, 204
1941 s. 1 280
1948 s. 1220 273
1955 s. 9 102
1959 s. 678 250

SHT
1928 s. 322 102
1939 s. 90 203, 269

TYSKA

BGHZ 22, 197 325
26, 152 325
29, 195 116, 141
RGZ 81, 283, 287 141
HansRGZ 1928 B 211 141, 171
Hansa 1935, s. 1405, 1497 171

ENGELSKA

The »Marbel Vera» and the »Humorous»
[1933] 45 Ll.L. Rep. 51 41

The Heinrich Bjorn
(1885) 10 P.D. 44 82

The Heinrich Bjorn
(1886) 11 App.Cas. 270 82

The Orienta
(1895) P.D. 49 84

AMERIKANSKA

The Helen M.
1932 AMC 587 (D. Mass.) 84

U.S. v. The Pomare
92 F. Supp. 185 (D. Hawaii 1950) 84

Delaware Insurance Co. v. Gossler
(1877) 96 U.S. 645 85

The General Smith
(1819) 17 U.S. (4 Wheat.) 438 85

The Moses Taylor
(1866) 71 U.S. (4 Wall.) 411 85

The Hine v. Trevor
(1866) 71 U.S. (4 Wall.) 555 85

The Lottawanna
(1874) 88 U.S. (21 Wall.) 558 85

The Oceana
244 Fed. 80, 82 (2nd Circ. 1917) 86

FRANSKA

1954 DMF 623 249

BELGISKA

JPA 1957 s. 195 171
1962 s. 368 171

115 178ff 195 231ff cathedral

Handelshögskolan i Göteborg

SKRIFTER 1967

1. DICKSON: Variable, Function, Derivative. A Semantic Study in Mathematics and Economics. (Nationalekonomiska institutionen 3)
2. WELIN & WELIN: The Impact of Technological Progress on the Economic Life of Industrial Equipment. (Företagsek. inst., avd. för redovisning och finansiering 8)
3. Six Lectures on the Hague Rules (ed. GRÖNFORS). (Sjörättsföreningen i Göteborg 31)
4. BRANDES: Optimeringsproblem inom tidningsdistributionen. (IDAF-STAV 38)
5. LØDRUP: Hovercraft — fågel eller fisk? (Sjörättsföreningen i Göteborg 32)
6. DIPLOCK: Breach of the Contract of Carriage by Sea. (Sjörättsföreningen i Göteborg 33)
7. BJERING: Den internationella petroleumhandeln under mellankrigsåren 1925–1938. (Geogr. inst. 88)

SKRIFTER 1968

1. BERGLIND: Östtyskland som marknad för tyska företag (IDAF-STAV 39)
2. WETTER: Vem kan utfärda konossement? (Sjörättsföreningen i Göteborg 34)
3. VAES: The Identity of the Hague Rule Carrier. (Sjörättsföreningen i Göteborg 35)
4. PINEUS: Om "Emma". En orientering om gemensamt haveri. (Sjörättsföreningen i Göteborg 36)
5. EKSTRÖM: Företagets databank. (IDAF-STAV 40)

SKRIFTER 1969

1. SANDSTRÖM: Befälhavareavtal och sjöpanträtt. (Sjörättsföreningen i Göteborg 37)

ELANDERS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG