

Regeringens proposition

1978/79:98

med förslag till ny lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart, m. m.;

beslutad den 1 februari 1979.

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

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

SVEN ROMANUS

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås nya regler om registrering av vissa båtar, främst sådana som är avsedda för yrkesmässig sjöfart. Förslaget innebär en väsentlig förenkling i förhållande till de nuvarande bestämmelserna, som har visat sig svåra att tillämpa. Vidare föreslås ändringar i sjölagen (1895:35 s. 1) som innebär ökade möjligheter för utländska medborgare med fast hemvist i Sverige att få sina fartyg betraktade som svenska. Dessutom föreslås vissa ändringar i sjölagens bestämmelser om namnskicket för skepp. Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 juli 1979.

1 Förslag till

Lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses i 2 § sjölagen (1891:35 s. 1).

Båtregisterärenden är ärenden om

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

2 § Som ägare av båt anses även den som innehar båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Bestämmelserna om förvärv av båt gäller också förvärv av andel i båt.

Registrering och anteckning av förvärv

3 § Registrering i båtregistret sker under igenkänningssignal som avses i 8 § sjölagen (1891:35 s. 1).

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

Första stycket gäller också utländsk båt, som vanligen är förlagd till svensk hamn och vars ägare är bosatt i Sverige.

Regeringen får efter överenskommelse med främmande makt förordna om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i första stycket.

5 § Annan svensk båt än som avses i 4 § får införas i båtregistret, om dess skrov har en största längd av minst sex meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller eljest finns särskilda skäl att den registreras.

6 § Ägare av båt, som är registreringspliktig men ej införd i båtregistret, skall skriftligen inom en månad från det båten blev registreringspliktig i hans hand anmäla båten för registrering.

Den som har förvärvat registrerad båt skall skriftligen inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i båtregistret. Den som anmäler båt för

registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne.

Fullgörs ej skyldighet att anmäla båt för registrering eller att anmäla båtförvärv för anteckning i båtregistret får registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggandet får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av registermyndigheten.

Avregistrering

7 § Båt skall avregistreras, om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. på grund av överlåtelse eller eljest ej längre är registreringsbar,
3. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej hörts av under tre månader,
4. ej är registreringspliktig och av ägaren anmäls för avregistrering.

8 § Anmälan om avregistrering skall ske skriftligen.

Skall båt avregistreras enligt 7 § 1–3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. Upphör registrerad båt genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäls för avregistrering.

Den som underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt andra stycket skall dömas till böter, högst femhundra kronor.

9 § Föreligger sådana omständigheter att båt skall avregistreras enligt 7 § 1–3, får registermyndigheten självmant låta avregistrera båten.

Förfarandet i båtregisterärenden

10 § För behandlingen av båtregisterärenden gäller bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i båtregisterärenden och får därvid föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande som myndigheten behöver känna till för ändamålsenlig registerföring.

11 § Frågan om vem som skall vara införd i båtregistret som ägare till viss båt avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och de krav en ändamålsenlig registerföring ställer.

När ett ärendes beredning ger anledning därtill, får sökanden föreläggas att lämna de ytterligare uppgifter som bedöms nödvändiga. I föreläggandet får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av registermyndigheten.

12 § Hos registermyndigheten förs dagbok över båtregisterärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanförs i akter.

13 § Beslut, som innebär att anmälan i båtregisterärende bifalls, införs i registret. Innebär beslut att anmälan ej bifalls, antecknas beslutet och skälen för detta i dagboken eller akten.

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

Besvär

14 § Talan mot beslut i båtregisterärende förs i hovrätten. Besvärstiden är två veckor från den dag då beslutet meddelades. Besvärslagan skall inges till registermyndigheten.

När slutligt beslut med anledning av besvären har vunnit laga kraft, görs anteckning i registret om beslutets innehåll.

Biträde åt registermyndigheten

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1979.

Genom lagen upphävs båtregistreringslagen (1975:604).

Beror förvärv av villkor, som innefattar förbehåll om återtaganderätt, skall frist för anmälan av förvärvet ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Motsvarande gäller i fråga om frist för anmälan för registrering av nybyggd båt eller av sådan utländsk båt som avses i 4 § andra stycket eller av båt som utgör tillbehör till annat fartyg.

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

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

Härigenom föreskrivs att 1, 2 och 6 §§ sjölagen (1891:35 s. 1)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

1 §

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

2 §

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

Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i *båtregistreringslagen (1975:604)*. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.

Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i *lagen (1979:000) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.* Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.

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

¹ Lagen omtryckt 1975:1289.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 §

Skepp, som införes i skeppsregistret, skall ha namn. Detta bestämmes av ägaren. Namnet skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får ej otillbörligt gripa in i särpräglad namnskick, som brukas av annan skeppsägare.

Skepp, som införes i skeppsregistret, skall ha namn. Detta bestämmes av ägaren. Namnet skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får ej otillbörligt gripa in i särpräglad namnskick, som brukas av annan skeppsägare.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom viss tid bestämma namn som uppfyller kraven i första stycket. I föreläggande får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel däri än hälften övergår till ny ägare eller särskilda skäl föreligga.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1979.

3 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att till övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) skall fogas en ny punkt, betecknad 7 b, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 b. Om särskilda skäl föreligger får vid avregistrering det avregistrerade skeppets namn eller vid namnbyte det tidigare namnet med tillämpning av 15 § i dess nya lydelse förbehållas den som har brukat namnet, även om det inte tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret. Den som vid något tillfälle under tiden den 1 januari 1971 till den 31 december 1975 brukat visst skeppsnamn har motsvarande rätt till förbehåll för sådant namn utan samband med avregistrering eller namnbyte, om ansökan göres senast den 31 december 1979.

Den som har förbehållits eller äger förbehålla sig namn enligt första stycket får utan hinder av 6 § i dess nya lydelse taga namnet i bruk för registrerat skepp, såvida icke registermyndigheten med hänsyn till risken för förväxling med annat registrerat skepp finner synnerliga skäl föreligga att vägra användning av namnet. Övergår skeppet eller större andel däri än hälften till ny ägare, skall namnet ändras, om ej särskilda skäl föreligger att skeppet ändå behåller namnet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1979.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-02-01

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam.

Föredragande: Statsrådet Sven Romanus

Proposition med förslag till ny lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart, m. m.

1 Inledning

Nuvarande regler om registrering av båtar som används för yrkesmässig sjöfart m. m. finns i båtregistreringslagen (1975:604). Erfarenheterna från registermyndighetens handläggning av ärenden om sådan registrering visar att reglerna ofta vållar avsevärda svårigheter både för allmänheten och registermyndigheten. Reglerna uppfattas som onödigt komplicerade och i vissa fall omotiverade. Mot denna bakgrund har inom justitiedepartementet utarbetats en promemoria (Ds Ju 1978:6) med förslag till enklare registreringsregler.

I promemorian föreslås dessutom en utvidgning av den nuvarande registreringsplikten till att avse vissa utländska båtar, som används för yrkesmässig sjöfart i huvudsakligen svenska farvatten. Vidare föreslås ändringar i 1 § sjölagen (1891:35 s. 1) i syfte att öka möjligheterna för utländska medborgare, som har fast hemvist i Sverige, att få sina fartyg betraktade som svenska och därmed kunna vinna registrering här. Promemorian som också innehåller en redogörelse för gällande rätt, bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Stockholms tingsrätt, domstolsverket, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren genom chefen för marinen, televerket, sjöfartsverket, statistiska centralbyrån, fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen, utredningen (Ju 1972:12) angående företagsinteckning (företagsinteckningsutredningen), Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska sjöfolksförbundet.

Genom ändringar i sjölagen år 1973 infördes regler om namnskick för skepp. Enligt dessa regler skall skepp som införs i skeppsregistret ha namn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret. Sveriges redareförening har i skrivelse till justitiedepartementet den 11 maj 1978 framhållit att dessa regler har lett till vissa olägenheter för rederinäringen och föreslagit att de ändras. Inom justitiedepartementet har i anslutning till skrivelsen upprättats en promemoria angående namnskicket för skepp. Skrivelsen och promemorian bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2* resp. *3*.

Skrivelsen och promemorian har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, rikspolisstyrelsen, sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen, patent- och registreringsverket, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fiskares riksförbund och Sjöassuradörernas förening.

En sammanställning av samtliga remissyttranden bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Båtregistreringsreglerna

De nuvarande båtregistreringsreglerna ansluter mycket nära till sjölagens bestämmelser om skeppsregistrering. De bygger bl. a. på en ordning som i princip innebär en fullständig och uttömmande prövning av äganderätten till båten med krav på att ägaren vid registrering, avregistrering eller anteckning om förvärv av båt visar en sammanhängande fångeskedja.

I promemorian framhålls att erfarenheterna från registermyndighetens handläggning av båtregisterärenden visar att reglerna ofta vållar avsevärda svårigheter både för allmänheten och registermyndigheten. Båtregistreringslagens krav på att ägaren skall styrka sin rätt till båten är synnerligen betungande.

Nuvarande regler i båtregistreringslagen tillåter endast att svenska båtar tas upp i registret. Enligt promemorian har det emellertid visat sig att det ur tillsynssynpunkt är angeläget att även vissa utländska båtar, som används för yrkesmässig sjöfart huvudsakligen i svenska farvatten eller med utgångspunkt från svenska hamnar, kan registreras i båtregistret.

I promemorian konstateras att införingen i det nuvarande båtregistret innebär en bekräftelse på att båten har svensk nationalitet, eftersom registret f. n. förs bara över svenska båtar och äganderätten prövas vid inskrivningen. Förslagen i promemorian innebär att kravet på att båtregistret skall vara ett sådant s. k. nationalitetsregister inte upprätthålls vidare.

Det föreslås att registret fortsättningsvis skall utgöra enbart en förteckning över sådana båtar som står under sjöfartsinspektionens tillsyn eller som man annars av offentligrättsliga skäl vill ha särskilt förtecknade. De införingar i registret som är nödvändiga för detta ändamål behöver inte ha några

rättsverkningar, varken i civilrättsliga hänseenden eller i förhållande till andra länder. Registret kan således bli enbart en offentligrättsligt betingad förteckning. Denna ändring i registrets karaktär innebär att det nuvarande kravet på utredning om äganderätten kan mildras väsentligt och att flera av reglerna om registerföringen och handläggningen i övrigt kan göras enklare. Uppgifterna i registret om äganderätten bör enligt promemorian kunna grundas på den registreringspliktige ägarens egna uppgifter i en anmälningsblankett.

Äganderättsprövning skall enligt förslaget ske bara i de fåtal fall då ägaren begär att nationalitetsbevis skall utfärdas. Bestämmelser härom föreslås intagna i fartygsregisterförordningen (1975:927). Ändringarna i registrets karaktär medför också att sådana utländska båtar, som enligt vad som redovisas i promemorian av tillsynsskäl bör vara införda i registret, kan tas in däri.

De sålunda förordade ändringarna i den nuvarande ordningen är enligt promemorian så genomgripande att det har ansetts lämpligt att gällande båtregistreringslag ersätts med en ny lag.

Principerna för förslaget till ny båtregistreringslag har fått ett enbart positivt mottagande under remissbehandlingen.

I vissa fall har det uttryckligen framhållits att det är angeläget att förslaget genomförs snarast. Ett par remissinstanser har dock tvekat beträffande tidpunkten för reformen.

Domstolsverket har framhållit att den föreslagna förenklingen av båtregistreringen inte bör få omöjliggöra eller försvåra att registret kan användas för nya uppgifter. Verket har hänvisat till att båtregistret enligt förslag av lagberedningen (SOU 1975:55 s. 236 ff) skall utgöra underlag för en hypotekarisk panträtt och att införelse i registret enligt detta förslag skall ge visst sakrättsligt skydd. Det bör därför enligt verket övervägas om man inte skall låta frågan om förändringar anstå till dess ställning har tagits till lagberedningens förslag.

Sjöfartsverket har i sitt remissvar påpekat att båtregistrets karaktär av offentligrättsligt register och dess syfte att bl. a. betjäna sjöfartsinspektionen gör att det måste anses ligga närmare till hands att inspektionen handhar registreringen i stället för sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt som nu sköter den. Verket har ifrågasatt om ändringsförslaget bör genomföras innan denna fråga har övervägts.

De förslag som läggs fram i promemorian innebär enligt min mening en avsevärd förenkling av det nuvarande förfarandet vid båtregistrering. Om förslagen genomförs bör ärendebalanser och långa handläggningstider kunna undvikas. Detta ligger i både allmänhetens och registermyndighetens intresse. Registret bör vidare kunna hållas mera aktuellt och komplett, vilket är angeläget bl. a. från inspektions- och övervakningssynpunkt.

Regeringen anser det angeläget att verka för avbyråkratisering bl. a. genom att avlägsna eller ändra onödigt tyngande och svårtillämpad lagstiftning.

Förslag till ett flertal sådana åtgärder kommer inom kort att föreläggas riksdagen. Det nu aktuella förslaget till ny båtregistreringslag innebär otvivelaktigt betydande förenklingar samtidigt som det medverkar till att registret i fortsättningen bättre kan fullgöra sin huvudsakliga uppgift att tjäna som förteckning över båtar som är av särskilt intresse för sjöfartsinspektionens tillsyn. Förslaget innebär därför ett inte oväsentligt bidrag till strävandena att avlägsna onödig byråkrati. Det bör enligt min mening genomföras så snart som möjligt.

När det därefter gäller frågan om det slutliga ställningstagandet till förslaget av andra skäl ändå t. v. bör uppskjutas vill jag anföra följande.

I direktiven till byggnadspantutredningen (Ju 1977:05) har jag beträffande lagberedningens förslag framhållit att frågan om reglerna för överlåtelse och pantsättning av båtar generellt sett bör anstå, men att fiskebåtarna utgör ett speciellt problem i detta sammanhang. Som framgår av promemorian är det i och för sig möjligt att skapa ett pantsättningssystem för bl. a. fiskebåtar med utgångspunkt i den nuvarande båtregistreringen med dess ingående äganderättsprövning. Jag delar emellertid den uppfattning, som promemorian ger uttryck för, nämligen att det inte kan anses rimligt att upprätthålla de nuvarande kraven på prövning av äganderätten enbart i avvaktan på en eventuell panträttslig reglering. Den för detta ändamål nödvändiga äganderättsprövningen bör för övrigt inte heller omfatta båtar för vilka behovet av registrering endast är offentlighetsrättsligt betingat. Av företagsinteckningsutredningens remissvar framgår dessutom att utredningen räknar med att lösa frågan om pantsättning av båtar för yrkesmässig sjöfart – däri inbegripet fiske – inom ramen för institutet företagsinteckning. Behovet av att kunna registerpantsätta dessa båtar skulle därmed falla bort.

Av vad som kommit fram i anslutning till remissbehandlingen framgår vidare att båtregistret i sin nuvarande utformning inte kan tillgodose behoven hos de myndigheter – främst sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, tullverket och statistiska centralbyrån – som för sin verksamhet har behov av ett register över yrkessjöfartens båtar. Detta har medfört att några av dessa myndigheter för egna register. Jag avser därför att inom kort ta upp frågan om registrets utformning. I samband därmed kommer jag också att överväga vilken myndighet som i framtiden bör svara för registerföringen. De i promemorian föreslagna ändringarna i ordningen för båtregistreringen är emellertid enligt min mening så angelägna att en utredning av nämnda frågor inte bör avvaktas. Även om man skulle komma fram till att registrets utformning bör ändras och att en annan myndighet än sjöfartsregistret i framtiden bör handha registreringen kan en reglering härav med fördel ske genom administrativa föreskrifter utan större ändringar i den nu föreslagna lagen.

Någon anledning att, såsom antytts i något av remissvaren, avvakta eventuella regler om den allmänna fritidsbåtsregistrering, som övervägs inom jordbruksdepartementet, finns inte heller. En sådan registrering berörs

inte av den nu föreslagna regleringen. Däremot bör med hänsyn till förväxlingsrisken med en eventuell fritidsbåtsregistrering de aktuella bestämmelserna i fortsättningen inte benämnas båtregistreringslag utan lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

Sammanfattningsvis finner jag att de skäl som kan anföras för ett anstånd inte har sådan tyngd att ställningstagandet till förslaget bör uppskjutas. Det bör sålunda i sina huvuddrag läggas till grund för omedelbar lagstiftning.

När det gäller enskilda bestämmelser i förslaget har några remissinstanser tagit upp frågor som föranleder ändringar eller särskilda uttalanden från min sida.

Enligt 4 § i förslaget till båtregistreringslag skall registreringsplikten omfatta också utländsk båt, som nyttjas huvudsakligen i svenskt farvatten eller med utgångspunkt från svensk hamn.

Sjöfartsverket har i sitt remissvar framhållit att reglerna om registrering av vissa utländska båtar bör ges en mer preciserad avgränsning än vad promemoriaförslaget innebär. Verket anser att registreringen av utländska båtar kan begränsas till sådana som vanligen är förlagda till svensk hamn och vilkas ägare är bosatta i Sverige.

Registreringen av utländska båtar skall huvudsakligen tillgodose sjöfartsinspektionens behov av förteckning över sådana båtar som i första hand står under inspektionens tillsyn. Jag föreslår därför att reglerna utformas i enlighet med sjöfartsverkets förslag.

Registreringen i båtregistret skall enligt förslaget liksom enligt nuvarande lagstiftning ske under s. k. igenkänningssignal, som i samråd med televerket tilldelas båtar ur de för identifiering av radiostationer på svenska fartyg avsedda signalserierna. *Televerket* har föreslagit att utländska båtar som registreras skall tilldelas igenkänningssignal ur en viss speciell serie.

Ingenting hindrar i och för sig att registermyndigheten förfar på det sätt televerket har föreslagit om det skulle anses lämpligt. Förfarandet kan emellertid inte innebära en nationalitetsregistrering, eftersom en sådan måste bygga på en regelrätt prövning av äganderätten till båten, vilket ju inte skall ske enligt den föreslagna ordningen.

Chefen för marinen har i sitt remissvar föreslagit att det skall särskilt anges att registreringsreglerna inte gäller båtar som tillhör försvarsmakten. Jag anser att en sådan regel är onödig, eftersom redan kravet på yrkesmässig användning medför att registreringsplikten bara omfattar statsfartyg som används för affärsdrift.

Enligt den nuvarande båtregistreringslagen åligger det den som överlåter en båt att själv anmäla att han har avhändertagit båten, om inte förvärvaren fullgör sin anmälningsskyldighet. I promemoriaförslaget föreslås att denna bestämmelse avskaffas. Som motivering härför anføres att den nye ägaren normalt kan förväntas fullgöra sin skyldighet att anmäla förvärvet. Underlåter han att fullgöra sin anmälningsskyldighet, bör detta förhållande enligt

vad som anförs i promemorian i flertalet fall uppdagas genom tullens och sjöpolisens verksamhet och anmälan framtvingas genom vitesföreläggande.

Generaltullstyrelsen har i sitt remissyttrande ansett att överlåtaren alltid bör vara skyldig att anmäla om han avhänder sig en registrerad båt.

Det är givet att en anmälningsskyldighet i enlighet med vad generaltullstyrelsen har föreslagit skulle innebära att underlåtenhet från förvärvaren att anmäla sitt förvärv i vissa fall kunde upptäckas tidigare än vad som eljest är fallet, i synnerhet om överlåtarens anmälningsskyldighet straffsanktioneras. En sådan bestämmelse skulle sålunda i viss mån kunna bidra till att uppgifterna i registret om ägarens namn hålls aktuella. Jag anser emellertid att man inte utan starka skäl bör ålägga överlåtaren en straffsanktionerad anmälningsplikt vid sidan av den anmälningsplikt som enligt förslaget åligger förvärvaren och ansluter mig därför till bedömningen i promemorian.

Generaltullstyrelsen har vidare påpekat att privatpersoner, som lämnar en enstaka båt till en uthyrningsfirma med uppdrag att hyra ut båten, inte torde omfattas av registreringsplikt. För egen del ansluter jag mig till denna bedömning. Först om ägarens verksamhet kan betecknas som yrkesmässig föreligger registreringsplikt. Det förhållandet att uthyrningsfirman bedriver yrkesmässig uthyrning saknar betydelse i detta fall.

I förarbetena till den nuvarande båtregistreringslagen uttalas (prop. 1975:68 s. 44) att den förvärvsprövning som f. n. föregår förvärvsanteckning i båtregistret kan tänkas få viss privaträttslig återverkan t. ex. vid båtomsättning. Det är nämligen sannolikt, sägs det i propositionen, att rättspraxis kommer att visa sig obenägen att finna förvärv av registrerad båt förenligt med vanliga krav på god tro, om förvärvet skett från annan än den som registret utpekar som ägare eller som härleder sin rätt från denne.

Företagsintekningsutredningen har i sitt remissvar med hänsyftning på detta uttalande tagit upp frågan huruvida den som har förvärvat en registrerad båt av annan än den, som det föreslagna nya registret utpekar som ägare eller som härleder sin rätt från denne, skall anses kunna vara i god tro beträffande äganderätten.

Avskaffas äganderättsprövningen finns det skäl anta att man i rättspraxis blir mindre benägen att fästa vikt vid en förvärvsanteckning, då det gäller att avgöra om en förvärvare har varit i god tro. Jag vill emellertid inte utesluta att förvärvsanteckningen i vissa fall kan vara en omständighet som tas i beaktande vid bedömningen av förvärvarens goda tro. Enligt min mening är det emellertid inte möjligt att genom motivuttalanden ange om och i vilken utsträckning en förvärvsanteckning bör tillmätas betydelse i olika situationer. Den frågan bör lämpligen överlämnas åt rättstillämpningen.

Utöver den nyssnämnda justeringen av 4 § bör ändringar göras i promemoriaförslaget i ett par andra hänseenden. Den nuvarande båtregistreringslagen innehåller i 4 kap. omfattande bestämmelser om förfarandet i

båtregisterärenden. Promemoriaförslaget innehåller med några få undantag inte någon motsvarighet till dessa bestämmelser. Beträffande förfarandet hänvisas i 1 § tredje stycket i stället till att bestämmelserna om tvistemål gäller i tillämpliga delar i den mån inte annat följer av båtregistreringslagen.

Enligt min mening kan det inte anses fullt tillfredsställande att på detta sätt allmänt hänvisa till rättegångsbalkens bestämmelser. Det kan vara svårt att överblicka vilka regler som skall gälla, när hänvisning görs till ett så stort lagkomplex som rättegångsbalken. Å andra sidan kan det givetvis inte heller bli fråga om att i båtregistreringslagen ta in en uttömmande reglering av alla procedurfrågor som kan uppkomma i registerärenden. Hänvisningen till rättegångsbalken bör därför behållas. Jag vill i det sammanhanget påpeka att också jordabalkens och sjölagens inskrivnings- och registreringsbestämmelser innehåller motsvarande hänvisningar till förfarandet i tvistemål. Vissa grundläggande bestämmelser om förfarandet i båtregisterärenden bör emellertid tas in i båtregistreringslagen. Samtliga bestämmelser om förfarandet bör för vinnande av större överskådlighet samlas under en ny rubrik: "Förfarandet i båtregisterärenden".

Promemoriaförslaget innehåller inte heller några bestämmelser om besvär mot registermyndighetens beslut. I promemorian anförs att rättegångsbalkens bestämmelser om besvär genom hänvisningen till de allmänna tvistemålsreglerna blir tillämpliga också på besvär mot myndighetens beslut i registerärenden. Som anförs i promemorian kan avslagsbeslut i registerärenden väntas bli ytterligt sällsynta. Av båtregistreringslagen bör dock enligt min mening framgå vad som skall iakttas av den som vill överklaga registermyndighetens beslut.

I enlighet med vad jag nu har förordat har promemoriaförslagets bestämmelser om förfarandet och de nya bestämmelserna därom samlats under den nya rubriken. Den första paragrafen under denna rubrik, 10 §, motsvarar 1 § tredje stycket i promemoriaförslaget. Den följande paragrafen, 11 §, motsvarar promemoriaförslagets 10 §. I 12 § ges föreskrifter om dagbok och aktbildning.

Som anförs i promemorian är det tillräckligt att registret återspeglar registermyndighetens bifallsbeslut. Någon motsvarighet till de nuvarande bestämmelserna om att beslut, som skall införas i registret, meddelas genom införingen behövs inte. I lagen bör emellertid föreskrivas att bifallsbeslut skall föras in i registret och att annat beslut skall antecknas i dagboken eller akten. Vidare bör i lagen tas in föreskrifter om underrättelse till sökande, om beslut i registerärende gått honom emot. Till skillnad från vad som anförs i promemorian anser jag att en sådan underrättelseskyldighet inte behöver innebära någon arbetsbelastning av betydelse för registermyndigheten. Som jag nyss har anfört kan avslagsbeslut väntas bli ytterligt sällsynta. Bestämmelser i nu nämnda hänseenden har tagits in i 13 §.

I 14 § finns i överensstämmelse med vad jag tidigare har anfört en bestämmelse om besvär. Dessutom innehåller paragrafen en erinran om att lagakraftvunnet beslut i besvärsgörande skall antecknas i registret. Bestämmelserna i 15 § motsvarar helt promemoriaförslaget 11 §.

Utöver vad jag nu har anfört har vissa ändringar av språklig och redaktionell natur gjorts i förhållande till promemoriaförslaget.

2.2 Dispens från nationalitetskravet

Enligt 1 § sjölagen anses fartyg som svenskt om det har svensk ägarövert, dvs. om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person.

Vidare kan regeringen eller sjöfartsverket på grund av särskilt bemyndigande medge att annat fartyg skall anses som svenskt under förutsättning att fartygets drift står under avgörande svenskt inflytande.

I promemorian föreslås att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket även skall kunna medge att utländskt fartyg vars ägare har fast hemvist i Sverige skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Förslaget har i denna del fått ett övervägande positivt mottagande under remissbehandlingen. De flesta remissinstanser som har uttalat sig i saken tillstyrker i princip förslaget eller vill i varje fall inte motsätta sig det. Några remissinstanser har dock pekat på att förslaget i vissa hänseenden kan få ogynnsamma verkningar. Sålunda framhåller *generaltullstyrelsen* att den föreslagna ändringen kan medföra svårigheter vid övervakningen av att förordningen (1976:935) om skyddsområden och kontrollområden följs. Vidare anför *företagsintekningsutredningen* att förslaget genom att för vissa fall helt ge upp kravet på ägarinflytande bryter med vårt traditionella krav på "genuine link between the State and the ship". Detta kan enligt utredningen komma att leda till krav på motsvarande ändring av Sveriges officiella hållning till utlandsregistrering av svenskägda fartyg. Liknande synpunkter har framförts av *Sveriges fartygsbefälsförening*.

Jag har viss förståelse för generaltullstyrelsens påpekande att den föreslagna ändringen i nationalitetsreglerna kan medföra olägenheter vid övervakningen av skydds- och kontrollområden. Förslaget innebär emellertid att de aktuella fartygen blir svenska och således inte är underkastade förordningens regler för utländska fartyg. Det är givetvis möjligt att fartyg som har fått svensk nationalitet på grund av den nya dispensregeln i högre grad än andra svenska fartyg har utländska medborgare ombord och att övervakningen därigenom kan försvåras. Man måste dock hålla i minnet att antalet fall då dispens enligt förslaget kan aktualiseras är relativt litet. Det är därför knappast troligt att övervakningen kommer att försvåras i någon högre grad.

Med anledning av företagsinteckningsutredningens remissvar vill jag påpeka följande. Som tidigare har anförts i samband med lagstiftning som rör fartygs svenska nationalitet, anses det ankomma på varje enskild stat att själv bestämma villkoren för att fartyg skall ha dess nationalitet (se bl. a. SOU 1970:74 s. 68 f och SOU 1976:44 s. 61). Denna princip har kommit till uttryck i 1958 års internationella konvention om det fria havet. Konventionen har visserligen inte tillträtts av Sverige, men dess principer tillämpas ändå av oss. I art. 5:1 i konventionen föreskrivs att det måste finnas en verklig föreningslänk mellan staten och fartyget ("a genuine link between the State and the ship"); särskilt måste staten i administrativa, tekniska och sociala hänseenden effektivt utöva sin jurisdiktion över och kontroll av fartyg som för dess flagga. (Artikeln finns återgiven i prop. 1973:42 s. 97 f.)

Som redan har nämnts innehåller nationalitetsreglerna i 1 § sjölagen som huvudregel att ett fartyg är svenskt om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Ett fartygs nationalitet behöver dock inte med nödvändighet vara grundad på ägarens nationalitet. Redan enligt den nuvarande dispensregeln kan ju nationaliteten i vissa fall grundas på driftsinflytandet i stället för på äganderätten.

Då ett fartyg till hälften eller mera ägs av en utländsk medborgare som är fast bosatt i Sverige kan i vissa fall sambandet mellan en sådan ägares medborgarskapsland och fartyget vara tämligen svagt. Ibland anses sambandet inte ens tillräckligt för att medborgarskapslandet skall kunna tillerkänna fartyget sin nationalitet och tillåta registrering där. I promemorian (s. 56–57) anges ett par fall då denna situation kan uppstå. I dessa fall kan anknytningsmomentet till Sverige ofta vara långt starkare än till medborgarskapslandet. Är ägaren fast bosatt här i landet är det sålunda lättare för svenska myndigheter att ingripa med straff och förelägganden om administrativa, tekniska eller sociala föreskrifter åsidosätts. Om fartyget dessutom huvudsakligen används för trafik på svenska hamnar eller med utgångspunkt från svensk hamn är det också i allmänhet lättare tillgängligt för tillsyn och kontroll av svenska myndigheter än av myndigheterna i medborgarskapslandet.

Den i promemorian föreslagna utvidgningen av dispensinstitutet syftar sålunda närmast till att i de nämnda fallen hindra att man tvingar fram en registrering under s. k. bekvämlighetsflagg av fartyg, som har sådan anknytning till landet att vi bör kunna ta på oss det folkrättsliga ansvar för dem som det innebär att ge dem svensk nationalitet. Jag delar därför uppfattningen att en utvidgad dispensmöjlighet bör införas för de fall som nämns i promemorian. En sådan utvidgad dispensmöjlighet innebär givetvis inte att man för svensk del blir förpliktad att inta en liberalare hållning till registrering av fartyg under bekvämlighetsflagg. Jag vill i sammanhanget peka på att det i norsk lagstiftning sedan länge finns en motsvarande dispensregel.

Tillämpningen av den nya dispensmöjligheten från kravet på ägarövertikt

bör såsom *sjöfartsverket* har framhållit i sitt remissvar vara restriktiv och endast ske då starka skäl föreligger. Konflikter med främmande staters registreringsregler måste undvikas. Den föreslagna bestämmelsen förutsätter sålunda en noggrann diskretionär prövning i varje enskilt fall. Därvid bör särskilt beaktas den anknytning till Sverige som fartyget kan anses ha genom ägarens bosättning här och dennes behov av registrering under svensk nationalitet. Är det inte uppenbart att ett berättigat sådant behov föreligger bör dispens inte meddelas.

Kravet på ägarens anknytning till Sverige innebär enligt förslaget att denne skall ha fast hemvist här. För att fast hemvist skall anses föreligga bör krävas att vederbörande också har för avsikt att stanna kvar i landet. Av betydelse för bedömningen av frågan bör även vara hur stark anknytning som föreligger till annat land – hemland eller tidigare vistelseland.

Liksom i fråga om dispens enligt nuvarande regler bör dispensen enligt min mening kunna tidsbegränsas och förses med villkor. I dispensbeslutet bör erinras om att dispensen förfaller om förutsättningarna för dess beviljande ändras.

2.3 Namnskicket för skepp

Fartyg identifieras enligt sjölagen (6–8 §§) genom registerbeteckning (igenkänningssignal) och hemort samt i fråga om skepp även genom namn. Krav på att fartyg skall ges namn vid registrering och att namnet skall sättas ut på fartygsskrovet är av gammalt datum. Några hinder mot att flera fartyg registrerades under samma namn fanns dock inte tidigare, trots att en viss förväxlingsrisk kunde föreligga. Särskilda regler om namnskick för svenska fartyg av innebörd att registrerade skepps namn skall skilja sig från varandra infördes först genom 1973 års ändringar i sjölagen.

I 6 § sjölagen föreskrivs att skepp som förs in i skeppsregistret skall ha namn, som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret. Namnet får inte otillbörligt gripa in i särpräglat namnskick som brukas av annan skeppsägare, även om namnet i och för sig är olik andra registrerade skepps namn. Det kan eljest förmedla intrycket av att skeppet hör till en grupp av skepp med ett gemensamt namnskick. Inom ramen för en namnserie är det emellertid tillåtet med en viss namnlighet under förutsättning att fartygen har samma ägare. Namn får ändras endast om skeppet eller större andel däri än hälften övergår till ny ägare eller särskilda skäl föreligger.

Utgångspunkten för den nuvarande regleringen var en framställning från Sveriges redareförening med krav på ett ökat rättsskydd åt fartygsnamn och serier av sådana namn. Namnskicket tillgodoser emellertid också behovet av säkra medel att identifiera skepp, vilket behov bl. a. har sin grund i det förhållandet att skeppsregistreringen genom 1973 års sjösakrättsliga reglering har givits betydande privaträttsliga verkningar. Även ett allmänt intresse påkallar att registrering av fartyg sker på sådant sätt att förväxlingsrisk inte

uppstår. Genom inskrivning i skeppsregistret kan skeppsnamn, som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret, reserveras (15 § sjölagen). Denna bestämmelse gör det möjligt att redan före sjösättningen ge fartyg namn och hindra att annat fartyg registreras under samma eller liknande namn. Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret, om namnet ej inom fem år har tagits i bruk för registrerat skepp.

Som jag nyss berörde tillät den tidigare ordningen att flera registrerade fartyg hade samma eller liknande namn. De nya reglerna krävde därför övergångsbestämmelser som innebar att vid ikraftträdandet redan registrerade fartyg, trots namnlighet, i allmänhet inte skulle behöva byta namn. Fartyg som då var registrerade under visst namn fick således i princip behålla namnet. Namnet fick dock ej behållas om registermyndigheten fann synnerliga skäl föreligga att det ändrades för undvikande av förväxling (punkten 3 i övergångsbestämmelserna). Utan en sådan regel skulle eljest ett betydande antal fartyg ha tvingats att byta namn i samband med att de nya reglerna infördes. En viss namnlighet har således accepterats övergångsvis även enligt den nya ordningen.

Redareföreningen har i den av mig inledningsvis berörda skrivelsen framhållit att de nya reglerna om namnskick för skepp har lett till vissa olägenheter för rederinäringen. Således hindras redare från att på ett nytt skepp bruka namn som av tradition har använts på rederiets fartyg, om något annat registrerat skepp bär namnet. Föreningen har därför hemställt om lagstiftning, som tillåter ägare att på nya fartyg använda sådana namn som "inarbetats" för rederiets fartyg, även om det redan finns ett registrerat fartyg med samma namn.

Redareföreningen föreslår att frågan löses genom en regel som gör det möjligt att under en period av sex månader från reglernas ikraftträdande förbehålla fartygsnamn som har innehafts under perioden 1 januari 1970–31 december 1975. Dessutom föreslår föreningen att det införs en möjlighet att alltid förbehålla skeppsnamn i samband med avregistrering. Samtliga remissinstanser utom Stockholms tingsrätt och rikspolisstyrelsen har tillstyrkt eller i vart fall ställt sig positiva till redareföreningens förslag. *Tingsrätten* har visserligen anslutit sig till tankegången i promemorian om en begränsning av namnskyddets omfattning till fartygets art och användning men har likväl inte ansett att redareföreningen har visat tillräckliga skäl för den föreslagna ändringen. Enligt *rikspolisstyrelsen* bör nuvarande regler behållas med hänsyn till förväxlingsrisken.

Inom sjöfartsnäringen är det vanligt att ett rederi använder vissa bestämda namn på fartygen i sin flotta. Det finns exempel på svenska rederier vilkas flaggskepp under generationer har burit samma namn. När fartyget utgått ur flottan har namnet övertagits av dess ersättare. Detta djupt traditionsbundna namnskick har medfört att vissa fartygsnamn automatiskt kopplas samman med ett bestämt rederi och dess transporttjänster. Sådana fartygsnamn har

fått en varumärkesliknande funktion. De kan liksom ett varumärke anses som bärare av en viss "good-will". Även inom fiskerinäringen kan fartygsnamnen ibland ha en liknande funktion. Jag delar därför uppfattningen att en reglering av det slag som redareföreningen har förordat bör komma till stånd.

Redareföreningens framställning ger anledning att i första hand överväga om det nuvarande kravet på namnolikhet bör kunna förses med ett generellt undantag för sådana fall då förväxlingsrisk inte föreligger i praktiken, såsom då fartygen i fråga skiljer sig till art och användning. En remissinstans har dock avstyrkt en sådan reglering under hänvisning till att den bl. a. skulle ställa de tillämpande myndigheterna inför svåra avvägningsproblem i namnären.

Ett generellt undantag av det slag som jag nu har berört skulle innebära att man till en avsevärd del gav upp sjölagens nuvarande krav på att namnet i princip skall särskilja ett skepp från andra skepp i registret. Enligt min mening föreligger det inte tillräckliga skäl för en sådan ändring. Den nya bestämmelsen bör därför utformas som en övergångsbestämmelse i huvudsaklig överensstämmelse med vad redareföreningen har förordat.

Vad som har kommit fram vid remissbehandlingen ger mig emellertid anledning att ta upp frågan om de föreslagna bestämmelserna bör kompletteras med regler som minskar risken för att de leder till förväxling av registrerade skepp. Ett par remissinstanser har sålunda framhållit att en förutsättning för bifall till en ansökan om förbehåll bör vara att sökanden kan visa att han har särskilda skäl för sin framställning. Vidare bör det enligt vissa remissinstanser ställas krav på att risken för förväxling, med hänsyn till fartygets art och användning, får anses ringa. Slutligen har en remissinstans påpekat att skeppet inte bör tillåtas att behålla förbehållet namn om det avyttras.

Jag delar uppfattningen att den som vill göra förbehåll för namn enligt de föreslagna reglerna bör visa att han har särskilda skäl för sin framställning. Genom en sådan regel markeras att det är fråga om en undantagsregel från sjölagens grundläggande princip om namnolikhet. Enligt min mening bör det dessutom i den föreslagna bestämmelsen tas in regler som gör det möjligt att hindra att ett förbehållet namn används på ett registrerat skepp, när risken för förväxling med annat registrerat skepp är uppenbar. En sådan regel kan lämpligen utformas på samma sätt som motsvarande regel i övergångsbestämmelserna till 1973 års ändringar i sjölagen. Slutligen anser jag i likhet med en av remissinstanserna att det inte skall tillåtas att ett skepp efter överlåtelse behåller namn som det har fått med tillämpning av de föreslagna reglerna, när namnet liknar annat namn i registret eller otillbörligt griper in i särpräglat namnskick, som brukas av annan skeppsägare.

Jag föreslår att regler av angivna innebörd förs in som en ny punkt 7 b i nyss berörda övergångsbestämmelser. Redareföreningens förslag innebär emel-

lertid att förbehåll inte kan ske i fråga om namn som ändras i samband med att skeppet eller andel däri övergår till ny ägare utan att skeppet avregistreras. Det måste vara angeläget att kunna förbehålla namnet även då skeppet efter namnbyte skall förbli registrerat i Sverige. Jag föreslår därför att bestämmelserna utsträcks att omfatta också detta fall.

I enlighet med vad jag har anfört bör sålunda i de nya bestämmelserna till en början föreskrivas att skeppsnamn i samband med avregistrering av skeppet eller namnbyte får förbehållas med tillämpning av bestämmelserna i 15 § sjölagen, även om namnet inte tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret. En förutsättning för att sådant förbehåll skall få göras bör vara att särskilda skäl föreligger för bifall till ansökningen. Sådana särskilda skäl kan t. ex. vara att namnet av tradition har använts inom rederiet eller på fiskarens eller fiskelagets fartyg. Vidare bör i enlighet med redareföreningens förslag ges föreskrifter om en motsvarande men tidsbegränsad rätt till förbehåll utan samband med avregistrering eller namnbyte för den som under en bestämd tidsperiod före ikraftträdandet av 1973 års ändringar den 1 januari 1976 har brukat ett visst skeppsnamn. Denna tidsperiod bör sättas till fem år. Rätten till förbehåll bör gälla var och en som har brukat namnet vid något tillfälle under femårsperioden 1 januari 1971 – 31 december 1975. En förutsättning för rätt till förbehåll enligt sistnämnda bestämmelse bör vara att ansökan görs inom sex månader från de föreslagna reglernas ikraftträdande. Också i detta fall måste särskilda skäl för bifall till ansökningen föreligga. Detta har i lagtexten markerats genom uttrycket "motsvarande rätt".

Namn som har förbehållits enligt nyssnämnda bestämmelser bör få brukas för registrerat skepp utan hinder av bestämmelserna om namnolikhet i 6 § sjölagen, såvida inte registermyndigheten med hänsyn till risken för förväxling med annat registrerat skepp finner synnerliga skäl föreligga att vägra att namnet används. Den som vid en viss tidpunkt har rätt att förbehålla sig ett skeppsnamn och ta det i bruk för registrerat skepp enligt de föreslagna reglerna bör också ha rätt att omedelbart och utan föregående inskrivning om förbehåll bruka namnet när nyregistrering eller ändring av registrerat skepps namn sker vid ifrågavarande tidpunkt. Ett krav på särskild inskrivning enligt reglerna i 15 § sjölagen skulle i sådant fall innebära en onödig omgång. Den nya bestämmelsen har utformats i enlighet härmed. Slutligen bör föreskrivas om skyldighet att vid överlåtelse byta namn på fartyg som har namngetts med stöd av de föreslagna bestämmelserna.

I den promemoria som upprättades i justitiedepartementet med anledning av redareföreningens framställning påpekades att det för närvarande saknas påtryckningsmedel för att förmå ägaren att vid registreringen anmäla ett skeppsnamn, som uppfyller kravet på att vara särpräglat. I promemorian framhölls därför att registermyndigheten borde få rätt att förelägga vite.

Svea hovrätt och *Stockholms tingsrätt* har i sina remissvar framhållit att det är önskvärt att vitesregler införs för detta ändamål. Hovrätten har särskilt

hänvisat till det starka allmänna intresset av att skepp åsätts namn. Invändningar mot en vitesreglering har inte gjorts av någon remissinstans.

Jag föreslår att en regel införs i 6 § sjölagen, som berättigar registermyndigheten att vid vite förelägga fartygsägaren att bestämma ett godtagbart namn för fartyget. En motsvarande regel finns i den nyss berörda punkten 3 i övergångsbestämmelserna till 1973 års sjölagsändringar. Sistnämnda regel ger registermyndigheten möjlighet att vid förväxlingsrisk i vissa fall förelägga ägaren att inom viss tid ändra det namn som skeppet är registrerat under.

26 § sjölagen innehåller en allmän regel om att vite som registermyndigheten förelägger med stöd av sjölagen får bestämmas till högre belopp än som annars gäller och att vitet döms ut av myndigheten. Dessa bestämmelser blir automatiskt tillämpliga på de föreslagna vitesreglerna i 6 §. Något undantag i detta hänseende föreslås således inte.

3 Hemställan

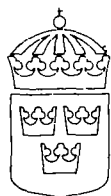
Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta inom justitiedepartementet upprättade förslag till

1. lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1).

4 Beslut

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



Justitie-
departementet

Ny lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

1 Förslag till Båtregistreringslag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 §

Båtregisterärenden är ärenden om

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

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

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i båtregisterärenden och får därvid föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande varom kännedom fordras för ändamålsenlig registerföring.

2 §

Med ägare av båt likställs i denna lag den som har förvärvat båt under äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed.

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

Registrering och anteckning av förvärv

3 §

Registrering i båtregistret sker under igenkänningssignal som avses i 8 § sjölagen (1891:35 s. 1)

4 §

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

Första stycket har motsvarande tillämpning på utländsk båt, som nyttjas huvudsakligen i svenskt farvatten eller med utgångspunkt från svensk hamn.

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

5 §

Annan svensk båt än som avses i 4 § får införas i båtregistret, om dess skrov har en största längd av minst sex meter eller det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller eljest är särskilda skäl att den registreras.

6 §

Ägare av båt, som är registreringspliktig men ej införd i båtregistret, skall skriftligen inom en månad från det båten blev registreringspliktig i hans hand anmäla båten för registrering.

Den som har förvärvat registrerad båt skall skriftligen inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i båtregistret. Den som anmäler båt för registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne.

Fullgöres ej skyldighet att anmäla båt för registrering eller att anmäla båtförvärv för anteckning i båtregistret får registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggandet får vite sättas ut. Vitet dömes ut av registermyndigheten.

Avregistrering

7 §

Båt skall avregistreras, om den

1. förolyckats, upphuggits eller förstörts eller eljest ej längre är registreringsbar,
2. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader,
3. ej är registreringspliktig och av ägaren anmäls för avregistrering.

8 §

Skall båt avregistreras enligt 7 § 1 eller 2 åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten skriftligen anmäla båten för avregistrering.

Upphör registrerad båt genom överlåtelse att vara registreringsbar, åligger det överlåtaren att skriftligen inom en månad anmäla det till registermyndigheten.

Den som underlåter att fullgöra vad som åligger honom enligt första eller andra stycket dömes till böter, högst femhundra kronor.

9 §

Föreligger i fråga om registrerad båt sådant förhållande att avregistrering skall ske enligt 7 §, får registermyndigheten självant vidtaga åtgärder för avregistrering.

Beredningen av ärende om registrering m. m.

10 §

Frågan om vem som skall vara införd i båtregistret som ägare till viss båt avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och en ändamålsenlig registerföring.

När ett ärendes beredning ger anledning därtill, får sökanden föreläggas att förebringa den ytterligare utredning som bedöms nödvändig. I föreläggandet får vite sättas ut. Vitet dömes ut av registermyndigheten.

Biträde åt registermyndigheten

11 §

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

Denna lag träder i kraft den

Genom lagen upphävs båtregistreringslagen (1975:604).

Beror förvärv av villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall frist för anmälan av förvärvet ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Motsvarande gäller i fråga om frist för anmälan för registrering av nybyggd båt eller av sådan utländsk båt som avses i 4 § andra stycket eller av båt som utgör tillbehör till annat fartyg.

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

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

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ sjölagen (1891:35 s. 1)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

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

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

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

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

2 §

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

Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i båtregistreringslagen (1975:604). Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.

Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i båtregistreringslagen (1978:0000). Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.

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

Denna lag träder i kraft den

¹ Lagen omtryckt 1975:1289.

3 Förslag till Förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygsregisterförordningen (1975:927)
dels att 4 kap. 14 § skall upphöra att gälla,
dels att 4 kap. 4, 5 och 7–12 §§, 5 kap. 2, 4, 6, 13, 17 och 19 §§ samt 6 kap. 1
och 5 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

4 §

I avdelningen för registreringsförhållanden införes

1. dag och dagboksnummer för
anmälan för registrering eller avregistrering,

2. beslut som innefattar bifall till
anmälan för registrering eller avregistrering, *om beslutsdagen är en annan*
än den då anmälningen upptagits,

3. *beslut som ej innefattar bifall till*
anmälan,

4. *avregistreringsgrund som inträtt*
men ej genast kan föranleda avregistrering,

5. *uppgift om besvär över beslut*
angående registrering eller avregistrering samt om lagakraftvunnet beslut i
anledning av besvären.

I avdelningen för registreringsförhållanden införes dag och dagboksnummer för beslut som innefattar bifall till anmälan för registrering eller avregistrering.

5 §

I avdelningen för ägare införes

1. sökandens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn och postadress samt för utlänning nationalitet,

2. dag och dagboksnummer för
anmälan för anteckning av förvärv,

3. förvärvets omfattning och art
samt förvärvsdagen,

4. *beslut som innefattar bifall till*
anmälan för anteckning av förvärv, om
beslutsdagen är en annan än den då
anmälningen upptagits,

I avdelningen för ägare införes

1. sökandens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn och postadress samt för utlänning nationalitet,

2. dag och dagboksnummer för
beslut som innefattar bifall till anmälan för anteckning av förvärv,

3. förvärvets omfattning och art
samt förvärvsdagen,

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5. beslut som ej innefattar bifall till anmälan för anteckning av förvärv,

6. hänvisning till ny förvärvares anmälan för anteckning av förvärv och omfattningen av dennes förvärv, om anmälningen ej bifallits,

7. namnändring för ägare,

4. namnändring för ägare.

8. uppgift om förvärvet är förenat med villkor som innefattar sådan rådgighetsinskränkning som avses i 4 kap. 6 § första stycket 4 båtregistreringslagen (1975:604),

9. uppgift om besvär över beslut angående förvärvsanteckning samt om lagakraftvunnet beslut i anledning av besvären.

Om sökanden förvärvat båten eller andel däri genom flera förvärv, anges det sammanlagda innehav för vilket anmälan för anteckning av förvärv gjorts. Omfattningen av de skilda förvärven skall därvid ej anges.

Har äganderättsanteckning gjorts eller begärts för staten, införes uppgift om vilken myndighet som förvaltar egendomen.

7 §¹

I avdelningen för anteckningar införes

1. anmälan om partrederiavtal enligt 40 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1) jämte hänvisning till dagen för anmälan,

2. anmälan om andelsövergång i partrederi enligt 53 § tredje stycket sjölagen, om förvärvet ej anmälts för anteckning i registret, jämte hänvisning till dagen för anmälan om andelsövergången,

3. uppgift om och i vilket avseende införelse i registret rättats,

4. uppgift om förhållanden som eljest enligt lag eller annan författ-

I avdelningen för anteckningar införes

1. anmälan om partrederiavtal enligt 40 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1) jämte hänvisning till dagen för anmälan,

2. anmälan om andelsövergång i partrederi enligt 53 § tredje stycket sjölagen, om förvärvet ej anmälts för anteckning i registret, jämte hänvisning till dagen för anmälan om andelsövergången,

3. uppgift om att nationalitetshandling har utfärdats för båten,

4. uppgift om förhållanden som eljest enligt lag eller annan författ-

¹ Senaste lydelse 1977:836.

Nuvarande lydelse

ning skall antecknas i registret och som ej skall införas i annan avdelning.

8 §

Vid anmälan av båt för registrering skall uppgift lämnas om

1. båtens namn, om ägaren vill ha detta antecknat i registret, hemort, om ägaren bestämt sådan, och fiskebåts hemmahamn,

2. ägares och huvudredares person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn, nationalitet, hemvist och postadress,

3. överlåtares eller annan fångesmans namn och postadress,

4. omfattning och art av ägares förvärv,

5. förvärvsdag och tillträdesdag,

6. villkor som innefattar sådan rådhetsinskränkning som avses i 4 kap. 6 § första stycket 4 båtregistreringslagen (1975:604),

7. partrederiavtal som tidigare anmälts till registermyndigheten enligt 40 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1).

9 §

Den som anmäler båt för registrering skall inge fångeshandling eller, om sådan ej upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt bevis om ägarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, och nationalitet.

I fråga om båt, som är eller närmast förut varit registrerad i främmande stat, skall dessutom förebringas utredning om att båten avregistrerats eller kommer att avregistreras ur det främmande registret.

Föreslagen lydelse

ning skall antecknas i registret och som ej skall införas i annan avdelning.

Vid anmälan av båt för registrering skall uppgift lämnas om

1. båtens namn, om ägaren vill ha detta antecknat i registret, hemort, om ägaren bestämt sådan, och fiskebåts hemmahamn,

2. ägares och huvudredares person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn, nationalitet, hemvist och postadress,

3. överlåtares eller annan fångesmans namn och postadress,

4. omfattning och art av ägares förvärv *samt* förvärvsdag,

5. partrederiavtal som tidigare anmälts till registermyndigheten enligt 40 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1).

*Nuvarande lydelse**10 §*

Om båten icke mätts enligt kungörelsen (1954:550) om skeppsmätning, skall vid registreringen inges antingen bevis om skrovets beskaffenhet och båtens styrförmåga samt om dess största längd och största bredd (båtbevis), utfärdat enligt 11 §, eller annan tillförlitlig utredning om dessa förhållanden.

Dessutom skall, i den mån det är känt, lämnas uppgift om

1. art,
2. byggnadsår och byggnadsland,
3. byggnadsmaterial,
4. brutto- och nettodräktighet,
5. dödvikt och djupgående,
6. maskineri, maskinstyrka och, för fiskebåt, maskinens drivmedel,
7. klassificeringsanstalt,
8. huruvida fiskebåt är däckad eller odäckad samt huruvida den såsom särskild utrustning är försedd med ekolod (vertikalt eller horisontellt), utrustning för radiopejling, radar, navigator eller autopilot.

11 §

Båtbevis utfärdas på ägarens begäran av fartygsinspektör, lots eller tulltjänsteman. Sådant bevis kan även utfärdas av besiktningsman för fartyg enligt 316 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller annan som registermyndigheten utser eller godkänner. Beviset avfattas enligt formulär, som fastställs av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket.

Om fartygsbevis och expedition därav till registermyndigheten är föreskrivet i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning.

12 §

Vid anmälan för anteckning av förvärv av båt, som är införd i registret, skall uppgift lämnas om båtens registerbeteckning samt om de förhållanden som avses i 8 § utom huvudredare och tidigare anmält rederiavtal.

Den som anmäler förvärv skall inge fångeshandling eller, om sådan ej upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt bevis om ägarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, och nationalitet.

*Föreslagen lydelse**9 §*

Om båten icke mätts enligt kungörelsen (1954:550) om skeppsmätning, skall vid registreringen inges antingen bevis om skrovets beskaffenhet och båtens styrförmåga samt om dess största längd och största bredd (båtbevis), utfärdat enligt 10 §, eller annan tillförlitlig utredning om dessa förhållanden.

10 §

Båtbevis utfärdas på ägarens begäran av fartygsinspektör, lots eller tulltjänsteman. Sådant bevis kan även utfärdas av besiktningsman för fartyg enligt 316 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller annan som registermyndigheten utser eller godkänner. Beviset avfattas enligt formulär, som fastställs av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket.

Om fartygsbevis och expedition därav till registermyndigheten är föreskrivet i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning.

11 §

Vid anmälan för anteckning av förvärv av båt, som är införd i registret, skall uppgift lämnas om båtens registerbeteckning samt om de förhållanden som avses i 8 § utom huvudredare och tidigare anmält rederiavtal.

Den som anmäler förvärv skall inge fångeshandling eller, om sådan ej upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt bevis om ägarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, och nationalitet.

*Nuvarande lydelse**13 §*

Vid anmälan om överlåtelse av båt enligt 3 kap. 4 § båtregistreringslagen (1975:604) skall lämnas uppgift för identifiering av båten i registret samt uppgift om förvärvarens namn och postadress, överlåtelsens omfattning och art samt dag för överlåtelsen.

14 §

Vid anmälan av båt för avregistrering skall uppgift lämnas om registerbeteckningen och, om båten varit registreringspliktig, *utredning* inges om avregistreringsgrunden.

Om expedition av kondemnationsförklaring till registermyndigheten är föreskrivet i 317 § sjölagen (1891:35 s. 1).

*Föreslagen lydelse**12 §*

Vid anmälan om överlåtelse av båt enligt 8 § *andra stycket* båtregistreringslagen (1978:0000) skall lämnas uppgift för identifiering av båten i registret samt uppgift om förvärvarens namn och postadress, överlåtelsens omfattning och art samt dag för överlåtelsen.

13 §

Vid anmälan av båt för avregistrering skall uppgift lämnas om registerbeteckningen och, *ifall* båten varit registreringspliktig, om avregistreringsgrunden.

5 kap.

2 §

Inträder eller ändras förhållande, som skall redovisas i register, och föreligger eljest icke skyldighet att göra anmälan eller ansökan enligt lag eller annan författning, skall ägaren anmäla detta till registermyndigheten inom en månad. Föreligger utan sådan anmälan tillförlitlig uppgift om ändringen, får registermyndigheten självant göra den införel som ändringen påkallar.

Inträder eller ändras förhållande, som skall redovisas i register, och föreligger eljest icke skyldighet att göra anmälan eller ansökan enligt lag eller annan författning, skall ägaren anmäla detta till registermyndigheten inom en månad. *Detsamma gäller den som har förvärvat båt under äganderättsförbehåll eller liknande villkor och skall likställas med ägaren enligt 2 § båtregistreringslagen (1978:0000).* Föreligger utan sådan anmälan tillförlitlig uppgift om ändringen, får registermyndigheten självant göra den införel som ändringen påkallar.

4 §

Fångeshandling eller annan handling, som ges in till bevis om förvärv, skall vara åtföljd av, i fråga om skepp

Fångeshandling eller annan handling, som ges in till bevis om förvärv av skepp eller skeppsbygge skall vara

Nuvarande lydelse

och skeppsbygge två bestyrkta avskrifter och i fråga om båt en sådan avskrift. Ges ej avskrift in, skall registermyndigheten göra sådan på sökandens bekostnad.

Föreslagen lydelse

åtföljd av två bestyrkta avskrifter. Ges ej avskrift in, skall registermyndigheten göra sådan på sökandens bekostnad.

6 §

I registerärende eller båtregisterärende samt i allt som rör exekution i skepp, skeppsbygge eller båt får registermyndigheten skriftväxla eller på annat sätt utväxla meddelanden direkt med utländsk myndighet.

I registerärende eller båtregisterärende samt i allt som rör exekution i skepp eller skeppsbygge får registermyndigheten skriftväxla eller på annat sätt utväxla meddelanden direkt med utländsk myndighet.

13 §

Sammanträde enligt 31 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller 4 kap. 10 § båtregistreringslagen (1975:604) hålles på registermyndighetens kansliort eller, om särskilda skäl föranleder därtill, på annan ort inom riket där det är lämpligt med hänsyn till utredningen.

Sammanträde enligt 31 § sjölagen (1891:35 s. 1) hålles på registermyndighetens kansliort eller, om särskilda skäl föranleder därtill, på annan ort inom riket där det är lämpligt med hänsyn till utredningen.

Protokoll skall föras rörande vad som förekommer vid sammanträdet. Protokollet tillföres handlingarna i ärendet, när detta tages upp till fortsatt handläggning.

Har någon som registermyndigheten kallat och som ej är sökande inställt sig för att höras i ärendet, har han rätt till ersättning av allmänna medel, om ej särskilda skäl föranleder att sökanden eller han själv bör stå för kostnaden.

Ersättning av allmänna medel utgår enligt vittnesersättningskungörelsen (1973:262). Sådan kostnad skall stanna på statsverket.

17 §

Uppskjutes ärende enligt 31 eller 32 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller 4 kap. 10 § båtregistreringslagen (1975:604) eller möter hinder mot avregistrering enligt 17 § sjölagen eller 2 kap. 7 § båtregistreringslagen, utgör underrättelse enligt 28 § sjölagen eller 4 kap.

Uppskjutes ärende enligt 31 eller 32 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller möter hinder mot avregistrering enligt 17 § sjölagen utgör underrättelse enligt 28 § sjölagen bevis om beslutet.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5 § *båtregistreringslagen* bevis om beslutet.

19 §

Om annat beslut i registerärende eller båtregistreringsärende utfärdas bevis på blankett enligt formulär som fastställs av domstolsverket, om ärendet rör

1. registrering eller avregistrering,

2. inskrivning eller anteckning av förvärv,

3. inteckning, inteckningsåtgärd eller anteckning om innehav om innehavaren är annan än ägaren,

4. skeppsnamn,

5. ändring av fiskefartygs distriktsbeteckning,

6. rättelse av oriktig införing i register.

Om annat beslut i registerärende eller *om beslut i båtregisterärende* utfärdas bevis på blankett enligt formulär som fastställs av domstolsverket, om ärendet rör

1. registrering eller avregistrering,

2. inskrivning eller anteckning av förvärv,

3. inteckning, inteckningsåtgärd eller anteckning om innehav om innehavaren är annan än ägaren,

4. skeppsnamn,

5. ändring av fiskefartygs distriktsbeteckning,

6. rättelse av oriktig införing i register.

Jämte bevis om avregistrering enligt 35 § tredje stycket sjölagen (1891:35 s. 1) lämnar registermyndigheten vid behov upplysning, avfattad på engelska eller franska, om beslutets innebörd.

På begäran skall vid bevis om avregistrering fogas upplysning om registrets innehåll rörande egendomen vid avregistreringen. Sådan upplysning lämnas genom registerutdrag.

6 kap.

1 §

På grundval av registrering utfärdar registermyndigheten nationalitetscertifikat för skepp enligt formulär som fastställs av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket. Nationalitetscertifikat skall innehålla uppgift om skeppets

1. namn,

2. registerbeteckning,

3. hemort,

4. byggnadsår,

5. brutto- och nettodräktighet,

6. största längd och största bredd.

På grundval av registrering utfärdar registermyndigheten på ägarens be-

På ägarens begäran utfärdar registermyndigheten nationalitetsbevis

Nuvarande lydelse

gäran nationalitetsbevis för båt. *Handlingen* utfärdas enligt formulär som fastställs av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket och skall innehålla uppgift om båtens

1. namn, om det är antecknat i registret,
2. registerbeteckning,
3. hemort,
4. byggnadsår,
5. byggnadsmaterial,
6. art,
7. största längd och största bredd.

Föreslagen lydelse

för registrerad svensk båt. Ägare som begär sådant bevis skall inge fångeshandling eller, om sådan ej upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt bevis om sin nationalitet. *Nationalitetsbeviset* utfärdas enligt formulär som fastställs av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket och skall innehålla uppgift om båtens

1. namn, om det är antecknat i registret,
2. registerbeteckning,
3. hemort,
4. byggnadsår,
5. byggnadsmaterial,
6. art,
7. största längd och största bredd.

5 §

Har avregistreringsgrund inträtt för fartyg enligt 16 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1) eller 2 kap. 6 § båtregistreringslagen (1975:604) eller har båt som ej är registreringspliktig avregistrerats, skall utfärdad nationalitetshandling ofördröjligen återställas.

Har avregistreringsgrund inträtt för fartyg enligt 16 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1) eller 7 § båtregistreringslagen (1978:0000) eller har båt som ej är registreringspliktig avregistrerats, skall utfärdad nationalitetshandling ofördröjligen återställas.

Första stycket har motsvarande tillämpning om båt eller andel däri överlåts. På nye ägarens begäran skall nationalitetshandlingen utlämnas till honom om båten efter överlåtelser alltjämt är svensk.

Denna förordning träder i kraft den

4 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 kap.

2 §

Igenkänningssignal väljes ur de för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serierna SAA-SMZ, 7SA-7SZ och 8SA-8SZ. Sjöfartsregistret skall för detta ändamål samråda med televerket.

Föreslagen lydelse

Igenkänningssignal väljes ur de för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serierna SAA-SMZ, 7SA-7SZ och 8SA-8SZ. Sjöfartsregistret skall för detta ändamål samråda med televerket. *Om fastställande av radiostation för fartyg är föreskrivet i kungörelsen (1967:446) om radiosändare.*

För skepp skall igenkänningssignalen bestå av en fyrställig bokstavsgrupp. För båt skall den bestå av en treställig bokstavsgrupp eller siffer- och bokstavsgrupp, åtföljd av fyra siffror av vilka den första skall vara 2 eller högre.

2 kap.

1 §

Bestämmelserna om fiskefartyg i denna förordning gäller sådana fartyg som är avsedda att yrkesmässigt användas till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till beredning av vad som fiskas eller fångas där.

Bestämmelserna om fiskefartyg i denna förordning gäller sådana fartyg som är avsedda att yrkesmässigt användas till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till beredning av vad som fiskas eller fångas där. *Utländsk båt, som är registrerad såsom fiskefartyg i främmande stat, omfattas dock icke av dessa bestämmelser.*

Denna förordning träder i kraft den

5 Förslag till Förordning om ändring i rättshjälpskungörelsen (1973:248)

Härigenom föreskrivs att 7 § rättshjälpskungörelsen (1973:248) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Allmän rättshjälp får ej lämnas i ärende om förrättande av boupp-teckning enligt 20 kap. ärvdabalken, inskrivningsärende enligt jordabal-ken, registerärende enligt sjölagen (1891:35 s. 1), båtregisterärende enligt båtregistreringslagen (1975:604), fastighetsdeklaration eller mål eller ärende angående fastighetstaxering.

Allmän rättshjälp får ej lämnas i ärende om förrättande av boupp-teckning enligt 20 kap. ärvdabalken, inskrivningsärende enligt jordabal-ken, registerärende enligt sjölagen (1891:35 s. 1), båtregisterärende enligt båtregistreringslagen (1978:000), fastighetsdeklaration eller mål eller ärende angående fastighetstaxering.

Denna förordning träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 1975:938

6 Förslag till

Förordning om ändring i vittnesersättningskungörelsen (1973:262)

Härigenom föreskrivs att 5 § vittnesersättningskungörelsen (1973:262) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Reseersättning, traktamente och ersättning för tidsspillan får utgå om ersättningen skall tillerkännas

1. vittne,
2. sådan sakkunnig vid allmän domstol som icke utsetts av rätten,
3. målsägande som skall höras i brottmål i anledning av åklagarens talan,

4. vårdnadshavare som skall höras enligt 21 kap. 1 § rättegångsbalken eller enligt 9 § lagen (1946:167) med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare,

5. den som enligt skyddskonsulents förordnande utfört eller biträtt vid utförande av personundersökning och som skall höras vid allmän domstol,

6. förtroendeman enligt 4 § lagen (1964:542) om personundersökning i brottmål som skall höras vid allmän domstol,

7. den som skall höras under förundersökning i brottmål eller enligt 23 kap. 3 § fjärde stycket rättegångsbalken,

8. den som utan att vara part skall höras enligt utlänningslagen (1954:193),

9. den som skall höras enligt 33 § lagen (1966:293) om beredande av sluten psykiatrisk vård i vissa fall,

Reseersättning, traktamente och ersättning för tidsspillan får utgå om ersättningen skall tillerkännas

1. vittne,
2. sådan sakkunnig vid allmän domstol som icke utsetts av rätten,
3. målsägande som skall höras i brottmål i anledning av åklagarens talan,

4. vårdnadshavare som skall höras enligt 21 kap. 1 § rättegångsbalken eller enligt 9 § lagen (1946:167) med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare,

5. den som enligt skyddskonsulents förordnande utfört eller biträtt vid utförande av personundersökning och som skall höras vid allmän domstol,

6. förtroendeman enligt 4 § lagen (1964:542) om personundersökning i brottmål som skall höras vid allmän domstol,

7. den som skall höras under förundersökning i brottmål eller enligt 23 kap. 3 § fjärde stycket rättegångsbalken,

8. den som utan att vara part skall höras enligt utlänningslagen (1954:193),

9. den som skall höras enligt 33 § lagen (1966:293) om beredande av sluten psykiatrisk vård i vissa fall,

¹ Senaste lydelse 1975:1085

Nuvarande lydelse

10. den som skall höras enligt 21 § lagen (1967:940) angående omsorger om vissa psykiskt utvecklingsstörda,

11. den som utan att vara part skall höras enligt lagen (1970:417) om marknadsdomstol m. m.,

12. den som skall höras enligt 43 § lagen (1972:244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar,

13. den som utan att vara part skall höras enligt lagen (1973:188) om arrende- och hyresnämnder,

14. den som medverkar vid utredning enligt 25 eller 45 § rättshjälpslagen (1972:429),

15. den som utan att vara sökande på kallelse av inskrivningsmyndighet inställt sig för att höras vid lagfartssammanträde eller sammanträde enligt 19 kap. 10 § jordabalken,

16. den som utan att vara sökande på kallelse av sjöfartsregistret inställt sig för att höras vid sammanträde enligt 31 § sjölagen (1891:35 s. 1) *eller 4 kap. 10 § båtregistreringslagen (1975:604).*

Ersättning till vittne utgår även i fall som avses i 36 kap. 8 § rättegångsbalken.

Föreslagen lydelse

10. den som skall höras enligt 21 § lagen (1967:940) angående omsorger om vissa psykiskt utvecklingsstörda,

11. den som utan att vara part skall höras enligt lagen (1970:417) om marknadsdomstol m. m.,

12. den som skall höras enligt 43 § lagen (1972:244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar,

13. den som utan att vara part skall höras enligt lagen (1973:188) om arrende- och hyresnämnder,

14. den som medverkar vid utredning enligt 25 eller 45 § rättshjälpslagen (1972:429),

15. den som utan att vara sökande på kallelse av inskrivningsmyndighet inställt sig för att höras vid lagfartssammanträde eller sammanträde enligt 19 kap. 10 § jordabalken,

16. den som utan att vara sökande på kallelse av sjöfartsregistret inställt sig för att höras vid sammanträde enligt 31 § sjölagen (1891:35 s. 1).

Denna förordning träder i kraft den

1 Inledning

I samband med ändringar i sjölagen (1891:35 s. 1) åren 1973 och 1975 (se prop. 1973:42 och 1975:68) inrättades, förutom ett skeppsregister och ett skeppsbyggnadsregister för registrering av större fartyg och fartygsbyggen (skepp och skeppsbyggen), ett båtregister för registrering av mindre fartyg (båtar). Närmare bestämmelser om båtregistret finns i båtregistreringslagen (1975:604). Vissa tillämpningsföreskrifter har tagits in i fartygsregisterförordningen (1975:927).

Syftet med båtregistreringslagen (BåtregL), som trädde i kraft den 1 januari 1976, är i första hand att tillgodose ett offentligrättsligt behov av att genom registrering förteckna de mestadels större båtar som används yrkesmässigt till gods- eller passagerarbefordran, bogsering eller bärgning, fiske eller uthyrning. Dessutom kan ägare till andra båtar, t. ex. fritidsbåtar, genom frivillig registrering i båtregistret få nationalitetshandling för sin båt.

Båtregistreringen har till skillnad från registreringen av skeppsegendom inte någon privaträttslig betydelse. Förfarandet vid registrering, avregistrering och anteckning om förvärv av båt kan därför i och för sig göras betydligt mindre komplicerat än vad som är möjligt i fråga om skeppsregistreringen, utan att ändamålet med registret för den skull behöver bli lidande. De nuvarande reglerna ansluter emellertid mycket nära till sjölagens (SjöL:s) bestämmelser om förfarandet vid skeppsregistreringen. Erfarenheterna från registermyndighetens handläggning av båtregisterärenden visar också att reglerna om båtregistrering ofta vållar avsevärda svårigheter både för allmänheten och registermyndigheten. I promemorian föreslås därför ändringar som innebär att det nuvarande kravet på utredning om äganderätten mildras och att flera av reglerna om registerföringen och handläggningen i övrigt görs enklare.

Enligt nuvarande regler i BåtregL kan endast svenska båtar registreras i båtregistret. Det har emellertid visat sig att det ur i första hand tillsynssynpunkt är angeläget att även utländska båtar, som används för yrkesmässig sjöfart huvudsakligen i svenska farvatten eller med utgångspunkt från svenska hamnar, kan tas upp i registret. Regler om detta föreslås nu.

Den föreslagna regleringen innebär omfattande ändringar i förhållande till nuvarande regler. Det blir även nödvändigt med betydande ändringar i vissa tillämpningsföreskrifter, främst fartygsregisterförordningen. Enligt förslaget upphävs BåtregL och ersätts med en ny lag om båtregistrering.

I promemorian föreslås också att man genom ändringar i 1 § SjöL ökar möjligheterna för utländska medborgare, som har fast hemvist i Sverige, att få sina fartyg betraktade som svenska. Härigenom tillgodoses ett behov i olika hänseenden hos dessa av att kunna vinna registrering i skepps- eller båtregistret.

2 Nuvarande ordning

2.1 Allmänt om båtregistrering m. m.

Avsikten med 1973 och 1975 års reformer, som trädde i kraft den 1 januari 1976, var bl. a. att skapa en ny och enhetlig ordning för den registrering av och inskrivning i fartyg som tidigare åvilade sjöfartsverket genom fartygsregistrering, tullverket genom fiskefartygsregistrering och inskrivningsdomaren i Stockholms domsaga genom fartygsinteckning. Registrering av och inskrivning i större fartyg sker numera i skeppsregistret, medan mindre fartyg, som inte kan intecknas, förtecknas i båtregistret (se 2 § SjöL). Registren förs av en central myndighet, sjöfartsregistret, vid Stockholms tingsrätt.

Endast svenska fartyg kan registreras i skeppsregistret eller i båtregistret (2 § andra stycket SjöL resp. 1 § första stycket BåtlagL). En förutsättning för att fartyget skall anses som svenskt är enligt 1 § SjöL att det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller av svensk juridisk person. Enligt samma lagrum kan emellertid fartyg som saknar sådan svensk ägarövertikt efter särskilt medgivande anses som svenskt, om dess drift står under avgörande svenskt inflytande.

Genom BåtlagL, som innehåller de närmare reglerna om båtregistret, har sjöfartsregistret i första hand kommit att ta över den del av den obligatoriska och huvudsakligen på internationella fördrag grundade fiskefartygsregistreringen, som faller utanför skeppsregistreringen enligt de nya reglerna i SjöL. Enligt 1932 års konvention med Danmark angående fiskeriförhållandena i de till Sverige och Danmark gränsande farvattnen (SÖ 1933:13) skall de båda ländernas fiskare ha fångstfartygen märkta, om de idkar fiske i de farvatten som konventionen avser (jfr art. 7).

Detta förutsätter att fartygen är registrerade. På motsvarande sätt gäller enligt 1967 års konvention om ordningen vid fiskets bedrivande i Nordatlanten (SÖ 1970:14, jfr prop. 1969:146) att de fördragsslutande staternas fiskefartyg skall vara registrerade och dessutom märkta så att de kan identifieras till sjöss (jfr art. 3).

I båtregistret skall enligt BåtlagL också införas de passagerarbåtar och större båtar avsedda för handelssjöfart, som är svenska och i första hand skall stå under sjöfartsverkets (sjöfartsinspektionens) tillsyn; jfr lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen). Dessa båtar var före sjölagsändringarna i viss utsträckning införda i sjöfartsverkets fartygsregister.

BåtlagL har emellertid även inneburit att skyldigheten att registrera båtar i viss mån utvidgats. Den omfattar således numera också båtar för yrkesmässig uthyrning till allmänheten och vissa mindre båtar avsedda för yrkesmässig handelssjöfart och yrkesmässigt fiske. Vidare innehåller den regler om frivillig registrering. Sådan var möjlig även enligt den tidigare ordningen. Den skedde i fartygsregistret, men förekom även i fiskefartygsregistren varvid båten dock registrerades som fiskefartyg.

Båtregistret upptog den 1 juli i år 3 236 båtar, varav 2 990 fiskebåtar, 167

fritidsbåtar, 31 passagerarbåtar och 48 andra båtar för handelssjöfart. De flesta av dessa båtar har förts över till båtregistret från fartygsregistret och fiskefartygsregistren.

2.2 De enskilda bestämmelserna i båtregistreringslagen (1975:604)

Som nämnts är båtregistreringen enligt 1 kap. 1 § första stycket BåttregL begränsad till svenska båtar. Med båt avses enligt 2 § SjöL fartyg vars största längd understiger tolv meter eller största bredd understiger fyra meter. Enligt 1 kap. 1 § andra stycket BåttregL ankommer det på regeringen att föreskriva i vad mån statsägda båtar, avsedda uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, skall vara införda i båtregistret. Registrering i båtregistret sker enligt 1 kap. 2 § BåttregL under sådan igenkänningssignal som avses i 8 § SjöL. Tilldelad registerbeteckning får ej ändras.

För båtar, som används yrkesmässigt till gods- eller passagerarbefordran, bogsering eller bärgning, fiske eller uthyrning, föreligger registreringsplikt enligt 2 kap. 1 § BåttregL, om båten är minst sex meter lång. Även vissa mindre passagerarbåtar och mindre fiskebåtar kan emellertid vara registreringspliktiga. Icke registreringspliktig båt får föras in i registret om den är minst sex meter lång eller om det finns särskilda skäl till att den registreras (2 kap. 2 § BåttregL). Sådan frivillig registrering är bl. a. tänkt för den som vill vinna nationalitetshandling för sin båt (jfr 6 kap. 1 § fartygsregisterförordningen). Båt, som utgör tillbehör till annat fartyg, får inte registreras (2 kap. 3 § BåttregL). Utländsk båt, som har blivit svensk, får inte föras in i båtregistret om den är registrerad i sitt förutvarande hemland och inte kommer att avregistreras där senast den dag registrering sker här eller med verkan från den dagen (2 kap. 4 § BåttregL).

Den som äger registreringspliktig båt är skyldig att inom viss tid anmäla båten för registrering (2 kap. 5 § BåttregL). Skyldighet föreligger även att inom viss tid anmäla förvärv av registrerad båt för anteckning i registret (3 kap. 2 § BåttregL). Även överlåtaren är i princip skyldig att anmäla att han avhänt sig båten (3 kap. 4 § BåttregL). Försummar han detta kan han dömas till böter (5 kap. 3 § BåttregL). Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne (3 kap. 3 § andra stycket). Om flera äger del i båt kan registreringsanmälan såsom bestämmelserna bör tolkas endast göras av samtliga delägare gemensamt. Var och en för sig är dock skyldig att anmäla sitt förvärv av del i oregistrerad men registreringspliktig båt ävensom att anmäla förvärv av del i registrerad båt (jfr 3 kap. 1 § andra stycket och 3 kap. 2 § första punkten BåttregL).

I fråga om villkorade förvärv inträder skyldigheten att registrera eller att anmäla förvärvet eller överlåtelsen först sedan villkoret upphört att gälla (2 kap. 5 § första stycket andra punkten samt 3 kap. 2 § första stycket andra punkten och 4 § första stycket BåttregL). Nybyggd registreringspliktig båt skall anmälas för registrering inom sex månader från sjösättningen (2 kap. 5 §

andra stycket BåttregL). Motsvarande gäller i fråga om skyldighet att anmäla förvärv av andel i sådan oregistrerad men registreringspliktig båt (3 kap. 1 § andra stycket och 3 kap. 2 § andra stycket BåttregL).

I 2 kap. 6–8 §§ BåttregL ges regler om avregistrering av båt. Reglerna överensstämmer nära med SjöL:s bestämmelser om avregistrering av skeppsegendom (16 och 17 §§). De innefattar bestämmelser om när avregistrering skall ske – bl. a. då båten har upphört att vara svensk. De innefattar vidare bestämmelser om skyldighet dels för ägaren att anmäla båten för avregistrering inom viss tid från det avregistreringsgrund inträtt, dels för överlåtaren att jämte förvärvaren svara för att båten anmäls för avregistrering då båten till följd av överlåtelsen upphört att vara svensk. Reglerna innefattar även föreskrifter som i vissa fall skall hindra att en båt avregistreras för att den genom andelsövergång förlorat svensk nationalitet. Grunden till detta är att delägare genom att utöva lösningsrätt enligt 52 eller 55 § SjöL kan återställa fartygets svenska nationalitet och därmed på nytt göra fartyget registreringsbart i Sverige.

Förfarandet i båtregisterärenden (4 kap. BåttregL) är reglerat med SjöL:s regler om registrerings- och inskrivningsförfarandet i fråga om skepp som förebild. Det gäller de allmänna bestämmelserna om vad som skall förstås med båtregisterärenden (1 §), om att allmänna tvistemålsregler skall vara tillämpliga i båtregisterärenden (2 § första stycket), om bemyndigande för regeringen att meddela närmare föreskrifter om förfarandet (2 § andra stycket) och om dagbok och aktbildning (3 §). Beslut, som innebär att anmälan i båtregisterärenden bifalles, avslås eller förklaras förfallen eller att ärende uppskjuts, skall föras in i båtregistret. Beslutet meddelas genom införingen (4 §). Har beslutet gått emot sökanden eller annan som hörts i ärendet, skall registermyndigheten genast underrätta denne om beslutet (5 §).

I båtregistret skall antecknas vissa förhållanden som i första hand är av betydelse för registermyndighetens prövning av äganderätten till registrerad båt. Detta gäller bl. a. om talan väckts angående hävning eller återgång av förvärv av registrerad båt eller bättre rätt till båten (4 kap. 6 § BåttregL). Domstolen skall underrätta registermyndigheten om att talan väckts och sedan även översända dom eller slutligt beslut, som vunnit laga kraft (5 kap. 4 § BåttregL).

Om en införing i båtregistret är uppenbart oriktig på grund av skrivfel eller annat förbiseende eller till följd av tekniskt fel, skall införingen rättas genom särskilt beslut som förs in i registret (4 kap. 7 § BåttregL). Bevis eller annan handling som utfärdats i enlighet med den felaktiga införingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Samtidigt skall ny handling utfärdas.

Anmälan i båtregisterärende skall göras skriftligen om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling företes (4 kap. 8 § BåttregL). Fullgörs inte

anmälningsskyldighet får registermyndigheten utfärda vitesföreläggande (4 kap. 9 § BåttregL). Registermyndigheten dömer ut förfallet vite (5 kap. 2 § BåttregL).

Om det anses ändamålsenligt för beredningen av ett båtregisterärende får registermyndigheten skjuta upp detta till viss senare dag. Uppskjuts ärendet får sökanden föreläggas att förebringa den utredning som fordras eller att infinna sig hos registermyndigheten. Även annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse (4 kap. 10 § BåttregL).

Förekommer anledning att antaga, att förvärv som åberopas i båtregisterärende är ogiltigt eller eljest inte kan göras gällande eller att sökandens rätt är tvistig, skall registermyndigheten bereda den vars rätt berörs tillfälle att yttra sig i ärendet. Visar det sig att sökandens rätt är tvistig kan han föreläggas att inom viss tid väcka talan vid domstol med påföljd att hans anmälan annars förklaras förfallen (4 kap. 11 § första resp. andra stycket).

Den som anmäler en båt för registrering skall visa att han äger båten. Han måste kunna härleda sin rätt från tillverkaren eller, om båten tidigare varit utländsk, från den förste svenske ägaren. I fråga om registrerad båt skall den som anmäler förvärv eller anmäler båt för avregistrering på motsvarande sätt kunna härleda sin rätt från den som senast antecknats i registret som ägare. Kan utredning om äganderätten inte förebringas på annat sätt, får emellertid en skriftlig på heder och samvete avgiven försäkran av förvärvaren godtagas av registreringsmyndigheten som bevis om äganderätten (4 kap. 12 § BåttregL).

Anmälan av båt för registrering eller av båtförvärv för anteckning skall avslås av registermyndigheten, om anmälan inte gjorts skriftligen eller om fångeshandling eller motsvarande handling inte företetts i ärendet. Anmälan skall också avslås om båten inte är svensk eller det eljest brister i förutsättningarna för registrering enligt 2 kap. BåttregL. Detsamma gäller om sökanden inte förmår styrka sitt förvärv eller om registermyndigheten finner att det är uppenbart att förvärvet är ogiltigt eller eljest inte kan göras gällande (4 kap. 13 § BåttregL).

Avregistreringsanmälan skall avslås om det inte visas att grund för avregistrering föreligger (4 kap. 14 § BåttregL).

Talan mot registermyndighetens beslut förs i hovrätten. Besvärstiden är fyra veckor. Besvär över beslut som förts in i båtregistret skall antecknas i registret. När slutligt beslut med anledning av besvären över sådant beslut har vunnit laga kraft skall även dettas innehåll antecknas (5 kap. 1 § BåttregL).

Sjöfartsverket, tullverket och polismyndighet biträder registermyndigheten med att vaka över att bestämmelserna i BåttregL eller annan författning om båtregistrering eller båts identifiering efterlevs (5 kap. 5 § BåttregL).

3 Behovet av ändrade regler för båtregistreringen m. m.

3.1 Registrering av vissa utländska båtar

Den tillsyn i fråga om säkerheten på fartyg som sjöfartsverket genom sjöfartsinspektionen skall utöva omfattar förutom alla svenska fartyg även de utländska fartyg som nyttjas till sjöfart i svenska farvatten (se 1 kap. 1 § sjösäkerhetslagen). Tillsynen av de mindre fartygen – båtarna – avser i första hand sådana som används yrkesmässigt.

Båtregistret är sjöfartsverkets huvudsakligaste informationskälla när det gäller att kontrollera att tillsyn utförs på båtar. Registret är emellertid f. n. inte öppet för utländska båtar. Dit får även räknas sådana båtar som köpts av svenska medborgare från utlandet under äganderättsförbehåll eller jämförbara villkor, t. ex. vid avbetalningsköp. Dessa båtar anses ju inte få svensk nationalitet förrän eventuella villkor som skjuter upp äganderättsövergången blivit uppfyllda. Eftersom det är vanligt att båtar, t. ex. av finansieringsskäl, förvärvas under äganderättsförbehåll eller liknande villkor, kan registret inte på ett tillfredsställande sätt tillgodose sjöfartsinspektionens behov av överblick över hela beståndet av de i första hand tillsynspliktiga båtarna. Justitiedepartementet har bl. a. av denna anledning förfrågat sig hos sjöfartsverket om detta förhållande bör föranleda att reglerna om registrering av båtar ändras. Verket har i skrivelse 1977-10-24 till departementet framhållit att det är angeläget för verket att samtliga tillsynspliktiga båtar som används yrkesmässigt blir registrerade och att registreringsplikten därför bör utvidgas till att omfatta även "utländska båtar som under en längre tidsperiod med utgångspunkt från svenska hamnar utövar näringsfång inom landets territorium". Verket har bl. a. anfört:

Ur tillsynssynpunkt finnes skäl att även på något sätt registrera "utländska" båtar vilka huvudsakligen uppehåller sig i svenska vatten och i svenska hamnar. Till denna kategori kan hänföras exempelvis utländska fiskare som med sina båtar flyttat till Sverige men ännu ej erhållit svenskt medborgarskap, från utlandet med äganderättsförbehåll inköpta båtar eller helt utlandsägda men i Sverige stationerade båtar (ex. uthyrningsbåtar). Efter medgivande enligt 1 § sjölagen kan under vissa omständigheter sådan båt betraktas som svensk och därmed vara registreringskyldig. Dock förutsättes att ägaren söker att få sin båt betraktad som svensk samt att förutsättning för medgivande finnes. Sådana ansökningar är ej vanliga varför dessa fartygs existens endast undantagsvis kommer till sjöfartsverkets kännedom. Ur svensk sjösäkerhetssynpunkt är det angeläget att dessa båtar kommer till sjöfartsverkets kännedom, enär de trafikerar våra vattenområden och någon annan sjöfartsadministration ej kan förväntas utöva någon tillsyn över dem.

3.2 Äganderättsprövningen vid båtregistreringen

Reglerna i BåttregL om registrering, anteckning av förvärv och avregistrering på grund av överlåtelse bygger på en ordning som i princip innebär en fullständig och uttömmande prövning av äganderätten till båten (jfr 4 kap.

12 §). Vid registrering krävs således som regel att sökanden skall visa att han själv eller någon från vilken han härleder sin äganderätt har byggt båten eller har förvärvat den från utlandet. Då förvärv av registrerad båt anmäls för anteckning eller då sådant förvärv åberopas vid avregistrering, skall sökanden på motsvarande sätt kunna härleda sin rätt från den som senast har antecknats i båtregistret som ägare.

Den som skall fullgöra sin registreringsplikt, skyldighet att anmäla förvärv eller skyldighet att avregistrera båt måste således i princip styrka att det föreligger en sammanhängande fångeskedja. Vid förvärvsanmälan och avregistrering kan sökanden visserligen beträffande tidigare fång falla tillbaka på anteckning i registret men han måste i alla fall visa att det föreligger ett giltigt fång från den sist antecknade ägaren. Bevisskyldigheten skall i första hand fullgöras genom företeende av förvärvshandlingar såsom köpebrev, gåvobrev, arvskifte e. d. Saknas sådan handling, får äganderätten styrkas på annat sätt t. ex. genom att registermyndigheten hör tidigare ägare. Skulle kraven på bevisning om äganderätten visa sig svåra att uppfylla, ges dock möjlighet att bota bristen i utredningen genom att sökanden avger en skriftlig försäkran på heder och samvete (4 kap. 12 § tredje stycket BåttregL). Sådan försäkran förutsätts innehålla uppgifter om från vem sökanden har förvärvat båten och en redogörelse för vad han känner till om fångesmannens rätt till denna (se prop. 1975:68 s. 47).

Det är vanligt att mindre fartyg överläts utan fångeshandlingar och att sådana fartyg har gått genom flera händer innan registrering söks. Det kan också tänkas att fångeshandlingarna förkommit, då frågan om registrering aktualiseras. Kravet att sökanden i princip skall styrka sin rätt till båten har därför i stor utsträckning visat sig ytterligt betungande att uppfylla. Det har medfört stora besvär för sökanden och skapat en avsevärd arbetsbörda för registreringsmyndigheten, vars kontroll av äganderätten ofta föranleder upprepade såväl muntliga som skriftliga kontakter med sökanden eller andra som kan lämna sådana upplysningar att erforderlig utredning skall anses föreligga. Handläggningstiden blir därmed många gånger mycket lång, vilket bl. a. inverkar menligt på myndighetens arbete. Den långa handläggningstiden kan t. o. m. vara till förfång för båtägaren i hans näringsutövning. Fiskebåtar kan t. ex., bl. a. av hänsyn till regler i internationella fördrag om fiskeriförhållandena i vissa vatten, inte hållas i drift om de är oregistrerade och därmed saknar erforderlig märkning och erforderliga registreringshandlingar (jfr SÖ 1933:13 och 1970:14).

De nuvarande förhållandevis stränga kraven på ägaren att visa sin rätt till båten kan även i vissa fall tänkas avhålla honom från att fullgöra sin anmälningsskyldighet. Härigenom minskas registrets aktualitet. Farhågor för att syftet med registret skulle kunna motverkas av denna anledning har framförts till registermyndigheten av Östergötlands kustfiskareförbund, som i skrivelse 1976-08-30 bl. a. anförde följande beträffande registreringen av fiskebåtar:

Enligt båtregistreringslagen krävs numera att alla båtar med en längd av minst sex meter skall registreras. Då sådan registreringsplikt tidigare icke förelegat för så små båtar, uppstår nu svårigheter för båtägarna att redovisa alla uppgifter om båtarna, t. ex. fångeshandlingar, förvärvsdag m. m. Samtidigt har kustfiskareförbundet erfarit, att Stockholms Tingsrätt i flera fall uppskjutit registreringar på grund av att båtägarna icke kunnat förete fullständig bevisning. Kustfiskareförbundet ifrågasätter om inte tillfredsställande underlag för registrering av äldre båtar kan erhållas enbart genom båtägarnas egna uppgifter, eventuellt styrkta med intyg från personer som är kända med förhållandena. Förbundet vill här hänvisa till § 12 i tredje stycket i båtregistreringslagen (SFS 1975:604). Vidare bör enligt förbundets mening uppgifterna om sådana båtars storlek kunna begränsas till ägarnas egna uppgifter om båtarnas längd och bredd. Om kravet på redovisning av uppgifter drives alltför långt finns risk för att många båtägare avstår från att ansöka om registrering av båtar.

3.3 Villkorade förvärv av båt

Som nyss anförts (se avsnitt 3.1) är båtregistret f. n. inte öppet för båtar som förvärvats från utlandet under äganderättsförbehåll. Det kan därför inte på ett tillfredsställande sätt fullgöra sin uppgift som informationskälla för sjöfartsinspektionen. Liknande synpunkter gör sig emellertid också gällande i fråga om båtar som förvärvats under äganderättsförbehåll från svenska säljare.

BåtregL föreskriver nämligen inte skyldighet och öppnar inte ens möjlighet till registrering eller anteckning av äganderätt för den som förvärvar båt under villkor som skjuter upp äganderättsövergången. Detta är otillfredsställande mot bakgrund av det allmänna intresset av att registreringspliktiga båtar blir införda i registret och att detta ger upplysning om vem som ansvarar för båtens skötsel.

Även om ett förvärv endast är villkorat, är det så gott som alltid förvärvaren och inte hans fångesman som har kontrollen över båten och ensam bestämmer hur den skall användas. Fångesmannen saknar därför oftast vetskap om var och hur den brukas. Därmed får han inte heller reda på när åtgärder från förvärvarens sida i något hänseende utlöser den anmälnings-skyldighet som åläggs honom enligt BåtregL, t. ex. att båten används på sätt som gör den registreringspliktig. Det förekommer att den som avser att bedriva eller bedriver yrkesmässig uthyrning av fritidsbåtar köper dessa på avbetalning från en tillverkare, som inte alls känner till att de skall användas för uthyrningsverksamhet och därmed blir registreringspliktiga för honom. Med utgångspunkt i registreringsreglernas lydelse (se 2 kap. 1 § BåtregL) har det i vissa registreringsärenden hävdats att någon registreringsplikt inte föreligger i detta fall eftersom det inte är tillverkarens/ägarens avsikt att båtarna skall användas för yrkesmässig uthyrning (jfr prop. 1975:68 s. 40). Därmed skulle dessa båtar trots sin användning inte omfattas av registreringsplikten.

Det kan också framhållas att den som förvärvar en båt under äganderättsförbehåll i vissa fall kan ha ett eget intresse av att kunna vinna registrering

eller bli antecknad som ägare, om båten redan är registrerad. Det är nämligen inte ovanligt att fritidsbåtar som förvärvats under villkor om äganderättens övergång efter en smärre ombyggnad används till sådant yrkesmässigt fiske som gör dem registreringspliktiga. I dessa fall kan det ofta vara angeläget för förvärvaren att likställas med ägaren i BåttregL:s mening så att han, utan att behöva lita till fångesmannens anmälan, kan råda över att båten förs in som fiskebåt i registret. Som redan framhållits i samband med frågan om äganderättsprövningen kan det vara nödvändigt för den som skall bedriva yrkesmässigt fiske att båten är registrerad som fiskebåt och därmed också kan märkas på erforderligt sätt (jfr avsnitt 3.2).

3.4 Dispens från nationalitetskravet i fråga om fartyg som ägs av utländska medborgare med fast hemvist i Sverige

Fartyg anses som svenskt om det har svensk ägarövertikt. Regeringen eller sjöfartsverket kan visserligen i särskilda fall medge att annat fartyg skall anses som svenskt, men en förutsättning härför är att fartyget står under avgörande svenskt driftsinflytande. Utländska medborgare, som är stadigvarande bosatta här i landet, saknar således i allmänhet möjlighet att låta registrera fartyg i skepps- eller båtregistret. För dessa finns behov av att utrymmet för dispens från nationalitetsvillkoren i 1 § SjöL vidgas. Behovet har i första hand gjort sig gällande då fråga varit om att genom registrering och inteckning kunna utnyttja skepp som kreditunderlag. En registrering i utländskt fartygsregister är många gånger mindre ändamålsenlig ur bl. a. kredit synpunkt och kan dessutom vara utesluten av olika skäl.

I fråga om fiskefartyg kan det på grund av internationella överenskomelser om fiskets bedrivande i vissa farvatten vara en förutsättning att fartyget bl. a. har viss nationalitet (jfr 1967 års konvention om ordningen vid fiskets bedrivande i Nordatlanten). Även vid fiske inom svenska vatten är bl. a. den distriktsbeteckning som tilldelas fiskefartyg på grundval av registreringen i skepps- eller båtregistret till viss praktisk nytta.

4 Allmänna överväganden

4.1 Principerna för båtregistrets utformning

Fartygsregister kan vara av flera olika slag. Det skeppsregister som enligt 2 § SjöL skall föras över svenska skepp utgör en avancerad form av fartygsregister. Införing i detta register har långtgående rättsverkningar av olika slag. Registreringen innebär inte bara en bekräftelse på att skeppet har svensk nationalitet, vilket enligt vedertagna folkrättsliga principer har betydelse i förhållande till andra länder. Införing i registret innebär också att viktiga civilrättsliga rättsverkningar inträder. Genom ansökan om registrering eller om inskrivning av äganderätt till det registrerade skeppet vinner ägaren sakrättsskydd mot överlåtarens borgenärer, s. k. borgenärsskydd och

mot anspråk på skeppet från andra på grund av konkurrerande överlåtelse, vanligen kallat omsättningsskydd. Inskrivningen innebär också att ägaren får saklegitimation i viktiga hänseenden. Sålunda blir han genom inskrivningen behörig att förfoga över egendomen genom överlåtelse samt att ansöka om inteckning i skeppet och upplåta panträtt på grund av inteckning i detta. Införingar i registret har också s. k. publicitetsverkan. Med publicitetsverkan avses att ingen till stöd för rättsanspråk på skeppet kan åberopa god tro rörande omständighet som omfattas av införing i registret.

En mindre långtgående form av register utgörs av sådana register som inte är mera än *en av offentligrättsliga skäl betingad förteckning* över vissa fartyg, t. ex. fartyg som står under tillsyn av offentlig myndighet. Införing i sådant register innebär inte några egentliga rättsverkningar, varken i civilrättsligt hänseende eller i förhållande till andra länder.

Som framgår av avsnitt 2.1 är båtregistrets uppgift att tjäna som förteckning över yrkesfiskets båtar och de andra båtar som i första hand står under sjöfartsinspektionens tillsyn, nämligen handelssjöfartens (jfr prop. 1973:42 s. 215 ff och 299 samt prop. 1975:68 s. 39 ff). För att fylla dessa uppgifter behöver båtregistret inte vara annat än en offentligrättsligt betingad förteckning. Någon särskild prövning av äganderätten till de båtar som förs in i registret kan inte behövas. Det räcker om registret i detta hänseende bygger på den registreringspliktige ägarens egna uppgifter om äganderätten.

Att bestämmelserna i BåtreGL om äganderättsprövningen trots detta i stort sett följer samma mönster som bestämmelserna i SjöL får tillskrivas det förhållandet att det nuvarande båtregistret dessutom är ett *nationalitetsregister*.

Båtregistret förs nämligen som tidigare berörts enligt 1 kap. 1 § första stycke BåtreGL enbart över svenska båtar. Införingen i ett sådant nationalitetsregister innebär, på samma sätt som i fråga om skeppsregistret, en bekräftelse på att fartyget har svensk nationalitet. Det är också avsikten att registreringen direkt skall kunna ligga till grund för utfärdande av nationalitetshandling för båt (prop. 1975:58 s. 43 och 46). Med denna utgångspunkt är det naturligt att BåtreGL ställer upp relativt stränga krav på utredning om äganderätten.

Som framgår av vad som tidigare anförts har det emellertid visat sig att BåtreGL:s krav på att ägaren skall styrka sin rätt till båten är synnerligen betungande. Sökandena har många gånger svårighet att fullgöra kravet på bevisning om äganderätten. I andra fall kan svårigheten att få in nödvändiga uppgifter tänkas bero på att sökandena har bristande förståelse för BåtreGL:s långtgående krav på utredning om äganderätten. Detta har lett till att registermyndigheten blivit tvungen att utfärda stora mängder förelägganden i inkompleta ärenden med en anhopning av oavgjorda ärenden som följd. Myndigheten har nyligen hos lagmannen vid Stockholms tingsrätt begärt förstärkning med ytterligare juristpersonal för att kunna avarbeta balanserna i båtregistreringsärenden.

Som tidigare har nämnts kan dessutom en alltför betungande skyldighet att lämna uppgifter leda till att tillförlitligheten hos registret blir lidande, eftersom den kan avhålla ägare från att över huvud taget fullgöra vad han åläggs i detta hänseende. Utformningen av registreringsreglerna måste således ske på grundval av en avvägning mellan de krav som lämpligen kan ställas på båtägaren som uppgiftslämnare och det informationsbehov som registret skall fylla. Även kostnaderna för registerföringen måste beaktas.

Registrets nuvarande utformning som ett nationalitetsregister innebär också att det inte i önskvärd omfattning kan fullgöra sin uppgift att tjäna som förteckning över de båtar som i första hand står under sjöfartsinspektionens tillsyn. Denna tillsyn omfattar nämligen som nyss nämnts (avsnitt 3.1) inte bara svenska båtar utan i viss utsträckning även utländska båtar som nyttjas till yrkesmässig sjöfart i svenska vatten, däri inbegripet sådana som köpts av svenska medborgare från utlandet under villkor som skjuter upp äganderättsövergången.

Behovet av att direkt på grundval av registrets innehåll kunna utfärda nationalitetshandling för båt har visat sig vara väsentligt mindre än vad som antogs vid lagstiftningens tillkomst. Antalet ansökningar om nationalitetshandlingar för båtar är betydligt mindre än vad man utgick ifrån. Således har sjöfartsregistret under sin två och ett halvt år långa verksamhet fram till och med den 1 juli i år endast utfärdat nio nationalitetsbevis för båt. Under samma tid har myndigheten, förutom vid avregistrering i cirka 400 fall, prövat äganderätten i ärenden om registrering eller anteckning av förvärv i cirka 1 000 fall. Mot bakgrund av vad som tidigare har sagts angående de besvär och kostnader för sökanden och registermyndigheten som äganderättsprövningen ger upphov till framstår det inte som rimligt att enbart av denna anledning upprätthålla kravet på äganderättsprövning. I stället bör prövning av äganderätten kunna inskränkas till de fall då nationalitetshandling utfärdas för båten.

Ytterligare ett skäl torde emellertid ha inverkat på utformningen av den nuvarande lagstiftningen om båtregistrering, nämligen önskvärdheten av att i framtiden med registrets hjälp kunna åstadkomma en förhållandevis enkel registerpantsättning av båtar. Frågan om registerpantsättning av båtar har väckts i flera sammanhang och är för fiskebåtarnas del föremål för övervägande av utredningen (Ju 1972:12) angående företagsinteckning och utredningen (Ju 1977:05) angående överlåtelse och pantsättning av byggnad på annans mark m. m. Sådan pantsättning torde förutsätta en prövning av äganderätten till båten liknande den som BåttregL föreskriver. I och för sig vore det därför möjligt att skapa ett pantsättningssystem för bl. a. fiskebåtar med utgångspunkt i den nuvarande båtregistreringen. Det kan emellertid knappast anses rimligt att upprätthålla BåttregL:s nuvarande krav på äganderättsprövning enbart i avvaktan på en eventuell panträttslig reglering. Även om en sådan reglering införs visar också erfarenheterna att äganderättsprövningen i så fall lämpligen bör inskränkas till de fall då en pantsättning

aktualiseras och inte omfatta de båtar för vilka behovet av registreringen endast är offentligrättsligt betingad.

De överväganden som har redovisats nu leder till att man i framtiden inte bör upprätthålla kravet på att båtregistret skall vara ett nationalitetsregister. Registret bör i stället utgöra enbart en förteckning över sådana båtar som står under sjöfartsinspektionens tillsyn eller som man eljest av offentligrättsliga skäl vill ha särskilt förtecknade.

4.2 Närmare om utformningen av de nya båtregistreringsreglerna

4.2.1 Registrering av vissa utländska båtar

Som tidigare har framhållits är det angeläget ur tillsynssynpunkt att utländska båtar som nyttjas yrkesmässigt huvudsakligen i svenskt farvatten eller med utgångspunkt från svensk hamn kan och skall registreras i båtregistret. Det föreslås därför att sådana regler införs. Genom att registrerade fiskebåtar i enlighet med förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering (identifieringsförordningen) bl. a. skall ha utvändig väl synlig märkning, gagnar regleringen dessutom identifieringen till sjöss av sådana båtar. Det gäller i första hand för den övervakning av svenska vatten som åvilar bl. a. tullverket i fråga om yrkesfisket.

Den föreslagna regleringen innebär visserligen att utländska båtar kan bli föremål för dubbelregistrering genom att de tas upp i såväl båtregistret som i ett nationalitetsregister i hemlandet. Såsom framhålls i avsnitt 4.2.3 saknar en sådan dubbelregistrering i och för sig betydelse för den enskilde. Inte heller ur allmänt intresse är det påkallat att dubbelregistrering undviks. Någon särskild regel som hindrar detta behövs därför inte.

Även om registret öppnas för utländska båtar, så utgör den tidigare berörda konventionen om ordningen vid fiskets bedrivande i Nordatlanten (se avsnitt 2.1) emellertid hinder mot fiske med sådana båtar under svensk registerbeteckning eller märkning. Med nuvarande synsätt på SjöL:s nationalitetsregler är detta också förhållandet om båten köpts från utlandet under villkor som skjuter upp äganderättsövergången, eftersom båten då såsom redan påpekats (se avsnitt 3.1) torde få betraktas som utländsk så länge villkoret består. Konventionen förutsätter att registrering och märkning av fiskefartyg sker enligt regler i fartygets hemland. Således föreskrivs i bilaga II regel 2 till konventionen att varje fartyg som bedriver fiske i de vatten konventionen avser skall medföra en officiell handling utfärdad i fartygets hemland med uppgift om fartygets nationalitet, registreringsbokstäver och nummer samt ägarens namn (se prop. 1969:146 s. 3, 24 och 25). Fartyget skall också ha nationalitetsflagga ombord. Med hänsyn till konventionens bestämmelser bör utländsk båt som är registrerad som fiskebåt i sitt hemland, därför inte omfattas av svenska regler om märkning av fiskefartyg (se identifieringsförordningen). Något hinder finns inte mot att båten registreras här eller att den

märks såsom fiskefartyg enligt svenska regler om den inte skall vara märkt såsom fiskefartyg enligt hemlandets regler.

Som redan antytts under 3.4 kan det av praktiska skäl vara av intresse för den som bedriver yrkesfiske med utländsk båt i svenska vatten att kunna registrera båten här, antingen han är utländsk medborgare eller han är svensk medborgare som har förvärvat båten under villkor. Den distriktsbeteckning som tilldelas fiskebåt på grund av registreringen kan nämligen oavsett båtens nationalitet användas med fördel i olika sammanhang, bl. a. vid den obligatoriska märkningen av fiskredskapen; jfr 33 a § lagen (1950:696) om rätt till fiske.

Vad som har sagts nu ger i och för sig anledning att resa frågan om det inte av tillsynsskäl finns visst behov av att även utländska skepp som nyttjas till sjöfart i svenska farvatten är registrerade här. Med hänsyn till skeppsregistrets privaträttsliga karaktär är det inte möjligt att göra detta inom ramen för skeppsregistreringen. Något önskemål om inrättandet av ett speciellt offentligrättsligt register enbart för detta ändamål har emellertid inte framkommit.

4.2.2 Äganderättsprövningen vid båtregistreringen

I enlighet med vad som nyss förordats, bör båtregistret i framtiden utgöras av enbart ett offentligrättsligt register utan karaktär av nationalitetsregister. I så fall behöver några särskilda krav på långtgående utredning om äganderätten inte ställas. För de ändamål som ett sådant register skall tillgodose bör man i allmänhet utan närmare kontroll kunna förlita sig på sökandens egna uppgifter om äganderätten. Några rättsförluster kan knappast uppkomma på grund av en felaktig anmälan.

En sådan ordning överensstämmer också med vad som gällde före BåttregL:s tillkomst. Den registrering av handelssjöfartens och yrkesfiskets båtar som tidigare åvilade sjöfartsverket och tullverket byggde på en enkel anmälan av båtägaren på fastställd blankett. Några nackdelar med denna ordning har inte uppmärksamats.

Skulle omständigheterna i det särskilda fallet någon gång ge registermyndigheten anledning till förmodande att de uppgifter som lämnats om äganderätten är felaktiga, bör det emellertid stå myndigheten fritt att utreda äganderätten.

Förslaget innehåller därför en bestämmelse som ger registermyndigheten möjlighet att förelägga sökanden att ge in nödvändig utredning (10 § andra stycket).

Den ordning som har förordats nu ger anledning att ta upp frågan om någon särskild äganderättsprövning behövs i de fall då myndigheten utfärdar nationalitetsbevis. Som nyss har nämnts innefattade den tidigare registreringen i sjöfartsverkets fartygsregister inte någon särskild äganderättsprövning. Likväl ansågs den kunna utgöra grundval för utfärdande av bevis om

fartygets nationalitet.

En sådan ordning kan emellertid inte anses helt tillfredsställande. Med hänsyn till att det är fråga om ett av myndighet utfärdat bevis bör det finnas rimliga garantier för att beviset återspeglar rätta förhållanden. Äganderättsprövningen behöver dock inte gå så långt som BåttregL nu föreskriver. Visas fångeshandling eller intyg från t. ex. tulltjänsteman eller polisman om hur båten förvärvats måste detta i allmänhet anses tillräckligt. Även en skriftlig försäkran på heder och samvete av den uppgivne ägaren med uppgifter om hur och från vem båten har förvärvats bör kunna komma i fråga. När nationalitetshandling utfärdats bör detta lämpligen antecknas i båtregistret som påminnelse om den äganderättsprövning, som därefter bör ske vid varje förändring i äganderätten till båten så länge handlingen finns.

Regler om den aktuella begränsade prövningen kan lämpligen tas in i 6 kap. fartygsregisterförordningen, som innehåller bestämmelser om nationalitetshandlingar för fartyg. Regler som rör förhållandet mellan enskilda och det allmänna och som innehåller åläggande för enskilda, skall visserligen enligt 8 kap. 3 § regeringsformen (RF) meddelas genom lag. Enligt 8 kap. 7 § RF kan riksdagen dock delegera befogenheten att meddela sådana föreskrifter till regeringen. Så har också skett genom bestämmelsen i 1 § andra stycket SjöL, som bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. De nödvändiga nya bestämmelserna i fartygsregisterförordningen kan utfärdas med stöd av denna fullmakt.

4.2.3 Registerföringen och handläggningen av båtregistreringsärenden

De ändringar beträffande registrets uppbyggnad som har föreslagits i det föregående medför att de nuvarande bestämmelserna i BåttregL om registerföringen och handläggningen av båtregistreringsärenden kan förenklas i åtskilliga hänseenden.

Förfarandet hos registermyndigheten i ärenden om båtregistrering har utformats med reglerna i 2 kap. SjöL om förfarandet vid registrering m. m. av skepp som förebild (se prop. 1975:68 s. 39). SjöL:s regler styrs emellertid i hög grad av att skeppsregistreringen skall tillgodose civilrättsliga syften, bl. a. registerpantställning. Detta har som tidigare nämnts föranlett särskilda regler, som knyter betydande materiella rättsverkningar till registreringen och äganderättsinskrivningen. Motsvarande gäller inte för båtregistreringen. Förfarandet enligt BåttregL kan och bör därför ges en betydligt enklare utformning i flera hänseenden. Detta gäller bl. a. de nuvarande reglerna om hinder mot *dubbelregistrering* (2 kap. 4 §), om registermyndighetens *beslut* och *avslag* samt om *underrättelse om beslutet* (4 kap. 4 och 5 samt 13 och 14 §§), om särskild *anteckning* (4 kap. 6 §), om *rättelse* av oriktig införing i registret (4 kap. 7 §), om registermyndighetens *skyldighet att kommunicera* i vissa fall och om *föreläggande för sökanden att väcka talan "om bättre rätt"* (4 kap. 11 §) samt om *anteckning om besvär* (5 kap. 1 §).

Reglerna mot *dubbelregistrering* innebär att ägaren vid registreringen av varje båt som förvärvats från utlandet antingen måste visa att båten är oregistrerad där eller att den skall avföras ur det utländska registret senast samma dag som den registreras i båtregistret. Kravet på sådan utredning kan många gånger orsaka såväl båtägaren som registermyndigheten avsevärda besvär och fördröja registreringsärendet. Bestämmelsen har sin motsvarighet i fråga om registrering av skepp i 35 § SjöL. För SjöL:s del motiveras den främst av att man vill förhindra att skepp förs över från ett register i en stat till ett register i en annan med åsidosättande av rättighetshavares, i första hand inteckningsborgenärs, intressen (se prop. 1973:42 s. 321). Om registret utformas som enbart en offentligrättslig förteckning, som inte heller har karaktär av nationalitetsregister, får emellertid införingen i registret som tidigare nämnts inte några rättsverkningar, varken från civilrättslig eller folkrättslig synpunkt. Någon bestämmelse som hindrar dubbelregistrering är då inte längre nödvändig. Som redan påpekats i avsnitt 4.2.1 föranleder dock möjligheten till dubbelregistrering vissa ändringar i identifieringsförordningen om märkning av fiskebåtar.

Registermyndighetens *beslut* som innebär att anmälan i båtregisterärenden bifalls, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet uppskjuts, skall föras in i registret. Beslutet meddelas genom införingen och skall anses ha det innehåll som framgår av registret. Bestämmelserna har förebild i 27 § SjöL. För SjöL:s del är de motiverade p. g. a. de rättsverkningar som knyts till införingar i skeppsregistret och den publicitetsverkan som registerinnehållet har. Eftersom motsvarande inte gäller i fråga om båtregistret, är bestämmelserna betydelselösa för båtregistreringens del. Registret behöver endast och utan att det är särskilt reglerat återspegla registermyndighetens bifallsbeslut. Detta kommer att innebära lättnader i myndighetens hantering av båtregisterärendena. Det minskar även antalet införingar i registret, vilket medför besparingar i fråga om kostnaderna för den automatiska databehandlingen.

BåttregL innehåller f. n. en fullständig uppräkningslista av de fall då *avslagsbeslut* skall meddelas (4 kap. 13 och 14 §§). Även utan en sådan särskild uppräkningslista av avslagsgrunderna står det emellertid klart att registermyndigheten skall avslå eller eventuellt avvisa en anmälan som inte uppfyller de krav som ställs upp för registrering m. m. Bestämmelserna har emellertid förebild i 33 § SjöL, som i sin tur har förebild i lagfartsreglerna i 20 kap. 6 § jordabalken. I och för sig hade det inte varit nödvändigt att på detta sätt ta in en uppräkningslista av samtliga avslagsgrunder i jordabalken eller i SjöL. Med hänsyn till att avslagsgrunderna är omfattande och spridda i olika författningar har emellertid en sådan översikt ansetts vara en fördel både för inskrivningsmyndigheternas och registermyndighetens arbete och för den enskilde mot bakgrund av de civilrättsliga verkningar som är knutna till inskrivningen (se lagberedningens förslag till jordabalk m. m. SOU 1960:25 s. 724). Sådana bevekelsegrunder gör sig emellertid inte lika gällande i fråga om båtregistreringen. Avslagsgrunderna är här få och hänför sig enbart till reglerna i

BåttregL. Dessutom bärs de så gott som uteslutande upp av offentligrättsliga syften. Avslagsbeslut i båtregisterärenden kommer också, allra helst om nuvarande stränga krav på äganderättsutredning slopas, att bli ytterligt sällsynta. Förslaget tar därför inte upp några särskilda regler om avslag.

Har beslut i båtregisterärende gått emot sökanden eller annan som hörts i ärendet, skall denne enligt nuvarande regler genast få en *underrättelse om beslutet* av registermyndigheten. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 28 § SjöL. För SjöL:s del motiveras den av att man mot bakgrund av att införingar i skeppsregistret har långtgående sakrättsliga verkningar i möjligaste mån vill förebygga att sökanden eller annan som hörts i ärendet försitter besvärstiden (se prop. 1973:42 s. 313). Underrättelseskyldighet innebär emellertid en icke obetydlig arbetsbelastning för registermyndigheten. Eftersom båtregistreringen inte har motsvarande verkningar är möjligheten att klaga över myndighetens beslut i båtregisterärenden av mindre betydelse. Någon särskild underrättelse kan därför knappast anses motiverad, utan sökanden eller annan som berörs bör kunna nöja sig med att på vanligt sätt få besked om beslutet genom expeditionen i ärendet.

De nuvarande bestämmelserna om *anteckning* i registret av olika förhållanden som närmast har med äganderätten att göra har sin förebild i 38 § SjöL. Där motiveras en sådan regel av skeppsregistrets publicitetsverkan. Som redan påpekats har båtregistret inte någon motsvarande verkan. Registret bör därför inte tyngas med sådana anteckningar. De bidrar endast till myndighetens arbetsbörda och medför kostnader för registerföringen. De aktuella bestämmelserna föreskriver bl. a. att i båtregistret skall antecknas när talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerad båt eller om bättre rätt till båten. Enligt 5 kap. 4 § BåttregL åligger det domstolarna efter förebild i 354 § SjöL att underrätta registermyndigheten om rättegången och översända dom eller slutligt beslut i målet. Eftersom det inte finns anledning att anteckna dessa förhållanden i registret, föreligger det knappast heller skäl att tynga domstolarna med ifrågavarande underrättelseskyldighet. Skulle sådan dom eller sådant beslut innebära att annan än den som antecknats i registret bör stå som ägare, måste denne antingen anses skyldig att göra anmälan härom till registret enligt de föreslagna reglerna eller anmäla förhållandet enligt 5 kap. 2 § fartygsregisterförordningen. Det kan inte anses motiverat att upprätthålla domstolarnas underrättelseskyldighet enbart för att registermyndigheten skall kunna kontrollera att denna anmälningsskyldighet fullgörs.

Reglerna om *rättelse* av oriktig införeling i registret är utformade i överensstämmelse med motsvarande regler i 39 § SjöL. Till skillnad mot vad som gäller i fråga om skeppsregistreringen knyts emellertid inte såsom framhållits rättsverkningar till båtregistreringen. Formbundna regler, som svarar mot skeppsregistreringens, och som ofta är arbetskrävande för registermyndigheten, behövs därför inte i fråga om båtregistreringen.

Om registermyndigheten har anledning anta att en sökt åtgärd på något sätt

kan beröra annans rätt, har registermyndigheten enligt nuvarande regler *skyldighet att kommunicera* ärendet med denne. Bestämmelsen har förebild i 32 § första stycket SjöL. För SjöL:s del motiveras bestämmelsen av att reglerna där om rättsverkan av inskrivning påkallar fullgoda garantier mot tillkomsten av inskrivningar som skulle kränka annans rätt. Eftersom motsvarande inte gäller i fråga om båtregistret och bestämmelsen utgör en belastning för registermyndigheten bör den utgå.

Registermyndigheten kan enligt nuvarande regler utfärda *föreläggande för sökanden att väcka talan "om bättre rätt"*, om myndigheten vid beredningen av båtregisterärende finner att sökandens rätt till båten är tvistig. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 32 § tredje stycket SjöL. För SjöL:s del motiveras bestämmelsen av de rättsverkningar som införingar i skeppsregistret har. Ett tvistigt skeppsförvärv bör därför inte få skrivas in förrän sökandens rätt fastställts, vilket endast kan ske i en rättegång. Visserligen är det angeläget att innehållet i båtregistret återspeglar de verkliga äganderättsförhållandena, även om rättsverkningar inte knyts till anteckningar om äganderätt. Det kan emellertid inte vara rimligt att registermyndigheten för detta ändamål skall kunna förelägga sökanden att väcka talan vid domstol för att få äganderätten civilrättsligt klarlagd. Förslaget tar därför inte upp någon motsvarighet till 32 § tredje stycket SjöL. Skulle frågan om vem som skall införas som ägare vara tveksam, bör registermyndigheten i stället ha möjlighet att pröva vem som med hänsyn till en ändamålsenlig reglering bör vara införd som ägare (10 § första stycket).

Registermyndigheten skall enligt nu gällande bestämmelser i BåtegL göra *anteckning om besvär* över beslut i båtregisterärende, som har förts in i registret. Vidare skall slutligt beslut med anledning av besvären antecknas, om beslutet har vunnit laga kraft. Dessa föreskrifter har förebild i 29 § SjöL. För SjöL:s del motiveras de av att sådan anteckning i skeppsregistret som en följd av registrets publicitetsverkan skall tjäna som upplysning till tredje man (se prop. 1973:42 s. 315). Även bortsett från att båtregistret saknar motsvarande publicitetsverkan och att en anteckning om besvär av den anledningen måste anses betydelselös för båtregistreringens del, skulle sådana föreskrifter knappast få någon tillämpning eftersom endast bifallsbeslut skall införas i registret enligt de nu föreslagna reglerna. Förslaget tar därför inte upp några motsvarande föreskrifter om anteckning.

4.2.4 Villkorade förvärv av båt

Vid tillkomsten av BåtegL fann man inte skäl att öppna båtregistret för anteckning av villkorade förvärv. Man hänvisade till att införingar där inte har några civilrättsliga verkningar (se prop. 1975:68 s. 43). Den som förvärvar båt under äganderättsförbehåll eller liknande villkor har varken ålagts skyldighet eller ens givits rätt att söka registrering av båten eller, om den är registrerad, att anmäla förvärvet för anteckning i registret.

Som redan har framhållits (se under avsnitt 3.3) ligger det i både allmänt och enskilt intresse att med ägare av båt likställs den som förvärvar båten under äganderättsförbehåll eller liknande villkor. Eftersom det är användningssättet som styr huruvida registreringsplikt föreligger eller ej, måste det även anses naturligt att förvärvaren, som i allmänhet har kontrollen över båten och brukar den, skall vara skyldig att låta registrera båten om den är registreringspliktig i hans hand. Det skall åter framhållas att syftet med registret bl. a. är att det skall utgöra ett hjälpmedel i sjöfartsinspektionens tillsynsarbete. Med hänsyn härtill är det särskilt angeläget att den som faktiskt har kontrollen över en båt, vilken sålts under äganderättsförbehåll eller liknande villkor, står upptagen som ägare i registret, eftersom det är denne som svarar för användningssätt, utrustning och underhåll. Förvärvaren bör av motsvarande skäl vara skyldig att enligt 5 kap.2 § fartygsregisterförordningen anmäla förändringar med avseende på de uppgifter om båten som båtregistret skall innehålla enligt förordningen.

Det finns knappast skäl att i registret såsom vid skeppsregistreringen redovisa både förvärvare och överlåtare såsom ägare vid villkorade förvärv. I enlighet med vad som nyss har sagts bör emellertid i allmänhet förvärvaren vara införd där. Registermyndigheten bör också utan särskild prövning i ärendet kunna utgå från detta. Skulle det framgå av handlingarna eller på annat sätt att överlåtaren även efter överlåtelsen skall bruka båten, t. ex. vid säkerhetsöverlåtelse, bör registermyndigheten kunna pröva vem som skall vara införd i registret. Registermyndigheten bör då, om den finner det lämpligt med hänsyn till omständigheterna och ändamålet med registret, bestämma att överlåtaren skall tas upp som ägare i registret. Såsom redan har berörts innehåller förslaget regler om detta i 10 § första stycket.

4.3 Dispens från nationalitetskravet i fråga om fartyg som ägs av utländska medborgare med fast hemvist i Sverige

Dispens från kravet på svensk ägarövertikt för att fartyg skall ha svensk nationalitet medges f. n. endast om fartyget står under avgörande svenskt driftsinflytande. Denna möjlighet till dispens skall tillgodose behovet av att sjöfart skall kunna drivas under samverkan mellan olika redare över nationalitetsgränser (se prop. 1973:42 s. 215).

Som framgår av avsnitt 3.4 finns emellertid behov av att dispensmöjligheterna utvidgas till fall då fartyget inte står under svenskt driftsinflytande, men ägaren eller ägarna har fast hemvist i Sverige. Det är inte ovanligt att ett fartyg ägs till hälften var av en svensk medborgare och en utländsk medborgare som är bosatt i Sverige. Fartyget kan då inte betraktas som svenskt enligt nuvarande regler. I sådana fall kan det tänkas att fartyget inte heller får nationalitet i något annat land, t. ex. därför att det land där den icke-svenske delägaren är medborgare också ställer upp ett motsvarande krav på ägarövertikt. Också då ett fartyg helt eller till mer än hälften ägs av en

utländsk medborgare som är bosatt i Sverige kan det tänkas att fartyget kommer att sakna nationalitet. Det kan nämligen tänkas att lagstiftningen i en sådan ägares hemland fordrar att ägaren både är medborgare i och har sitt hemvist i landet för att fartyget skall få nationalitet där. I båda de nu nämnda fallen kan det vara rimligt med en dispensregel, som gör det möjligt att efter prövning av omständigheterna i det särskilda fallet ge fartyget svensk nationalitet. Det kan nämnas att i den norska sjölagen (1 § tredje stycket) finns sådana dispensregler från de norska nationalitetsvillkoren, som eljest i likhet med de svenska kräver viss norsk ägarövertikt. I motiven till de norska dispensreglerna sägs bl. a. att dessa är avsedda att användas i det sista av de ovan omnämnda fallen (se Instilling VIII fra Sjølovkomiteén s. 34).

Dispens från nationalitetskravet i 1 § SjöL bör oavsett äganderättsförhållanden eller svenskt driftsinflytande över fartyget kunna ges om ägaren har en fast anknytning till Sverige. Dispens bör därför kunna meddelas i de fall då ägaren med hänsyn till omständigheterna kan sägas ha fast hemvist här i riket (jfr hemvistsakkunnigas betänkande, SOU 1976:39, Hemvist). Eftersom det är fråga om en prövning i det enskilda fallet, utgör detta en garanti för att sådana fartyg kommer att anses som svenska endast om det finns beaktansvärda skäl för det och konflikter inte uppstår med främmande stats registreringsregler. I detta sammanhang kan påpekas att det för närvarande finns viss möjlighet för utländska medborgare att via associationsrättsliga regler kringgå reglerna i 1 § SjöL och vinna svensk nationalitet för sitt fartyg.

I enlighet härmed föreslås att i 1 § SjöL tas in en bestämmelse som medger dispens i de fall som nu har nämnts.

5 Specialmotivering

5.1 Förslaget till båtregistreringslag

5.1.1 Inledande bestämmelser

1 §

Denna paragraf innehåller tillsammans med den följande vissa inledande bestämmelser.

Första stycket motsvarar 4 kap. 1 § BåtgL och innehåller bestämmelser om vad som skall förstås med båtregisterärenden.

Andra och tredje styckena motsvarar första resp. andra stycket i 4 kap. 2 § BåtgL. Här hänvisas till att de allmänna tvistemålsreglerna är tillämpliga i ärenden om båtregistrering (jfr prop. 1970:20 s. B 502). Vidare bemyndigas regeringen att meddela närmare föreskrifter om förfarandet och om skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållanden som registret skall innehålla uppgift om.

Förslaget innehåller i motsats till BåtgL inte några särskilda regler om

besvär. Genom hänvisningen till de allmänna tvistemålsreglerna i *andra stycket* är detta inte heller nödvändigt om inte besvärreglerna skall avvika från rättegångsbalkens regler (jfr 21 § lagen om införande av nya rättegångsbalken). För närvarande gäller att besvärstiden i fråga om registermyndighetens slutliga beslut är fyra veckor (5 kap. 1 § BåttregL) medan besvärstiden enligt rättegångsbalken är två veckor (52 kap. 1 §). Några särskilda skäl till att besvärstiden i ärenden om båtregistrering skulle vara längre än vanliga två veckor finns inte. I fråga om skeppregistreringen är förhållandena annorlunda (jfr prop. 1973:42 s. 314).

Förslaget innehåller inte heller några grundläggande föreskrifter om dagbokföring och aktbildning (jfr 4 kap. 3 § BåttregL). Sådana finns i 6 kap. 10 och 11 §§ rättegångsbalken, som *andra stycket* hänvisar till. De mera detaljerade föreskrifterna får i enlighet med *tredje stycket* ges i tillämpningsföreskrifter.

2 §

Som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 4.2.4) bör den som förvärvar en båt under äganderättsförbehåll eller liknande villkor vara skyldig att registrera båten, om den är registreringspliktig i hans hand, eller att anmäla förvärvet om båten är registrerad. Motsvarande bör även gälla i fråga om sådan utländsk båt, som enligt förslaget skall omfattas av båtregistreringen (se nedan under 4 §). I förevarande paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande bestämmelser föreslås i enlighet härmed i *första stycket* att med ägare av båt skall likställas den som har förvärvat båt under äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämsställas därmed. Det kan påpekas att en motsvarande bestämmelse finns i 7 § bilregisterkungörelsen (1972:599).

Som *andra stycke* i paragrafen har upptagits en motsvarighet till den nuvarande bestämmelsen i 3 kap. 1 § andra stycket BåttregL. Där stadgas f. n. att bestämmelserna om båtförvärv skall ha motsvarande tillämpning på förvärv av andel av båt. Förslaget innebär en ändring i gällande regler med avseende på andelsägarens möjlighet att anmäla båt för registrering. Enligt gällande regler kan andelsägare såsom reglerna skall tolkas vinna registrering av båt endast om han gör anmälan tillsammans med övriga delägare. Enligt 3 kap. 1 § andra stycket jämförd med 3 kap. 2 § första stycket första punkten BåttregL har andelsägaren dock skyldighet att anmäla förvärv av andel även i oregistrerad men registreringspliktig båt. Motsvarande regler gäller i fråga om skeppsregistreringen (jfr 12 § första stycket, 13 § andra stycket och 14 § första stycket SjöL). För SjöL:s del motiveras reglerna av att rättsverkningar knyts till registreringen och att en andelsägare därför inte ensam bör få råda över skeppets registrering. Eftersom registreringen av båt inte har några civilrättsliga verkningar bör den med fördel kunna ske enbart på grund av anmälan från en av andelsägarna. Härigenom främjas uppenbarligen det allmänna intresset av att registreringspliktiga båtar blir registrerade. Dessutom tillgo-

doses den enskilde andelsägarens behov av att kunna få båten registrerad. Det får emellertid ankomma på registermyndigheten att från fall till fall bedöma om registrering bör ske enbart på grund av anmälan från en ensam andelsägare.

5.1.2 Registrering och anteckning av förvärv

3 §

Denna paragraf motsvarar 1 kap. 2 § första punkten BåttregL. I överensstämmelse med kravet i 8 § SjöL att beteckning för fartygs identifiering såvitt möjligt skall överensstämma med dess igenkänningssignal föreskrivs här att båt skall registreras under denna signal. Syftet är att båten lättare skall kunna identifieras (jfr prop. 1973:42 s. 225 f och 1975:68 s. 28). För båtar utgörs signalen av signalbokstäver och siffror (8 § första stycket andra punkten SjöL). Den väljs ur de för identifiering av radiostationer på svenska fartyg internationellt reserverade serierna SAA-SMZ, 7SA-7SZ och 8SA-8SZ; för båt åtföljd av fyra siffror av vilka den första skall vara 2 eller högre (1 kap. 2 § identifieringsförfordningen). Sjöfartsregistret tilldelar båten igenkänningssignal i samband med registreringen (1 kap. 1 § första stycket sistnämnda förfordning). Igenkänningssignalen skall även utgöra anropssignal för radiostation som kan finnas ombord (se prop. 1973:42 s. 225). Anropssignal fastställs emellertid av televerket, som tillhandahåller radiostationerna; 1 § tredje stycket kungörelsen (1967:446) om radiosändare. Det kan vara lämpligt att en särskild erinran om detta tas in i identifieringsförfordningen.

Enligt förslaget omfattar registreringen i båtregistret även vissa utländska båtar. Något hinder mot att dessa tilldelas igenkänningssignal ur de för identifiering av radiostationer på svenska fartyg avsedda serierna möter emellertid inte. En annan sak är att endast svenska fartyg enligt gällande radioreglemente kan tilldelas motsvarande karaktärer såsom anropssignal för radiostationer (jfr artikel 19 i reglementet, som finns upptaget i televerkets författningssamling serie B:29).

4 §

Denna paragraf innehåller regler om registreringsplikt för vissa båtar som nyttjas till yrkesmässig sjöfart. Avgörande för registreringspliktens inträde är enligt gällande regler ägarens avsikt att använda båten för sådant ändamål (se prop. 1975:68 s. 40). Enbart ägarens avsikt kan dock i praktiken oftast inte tas till utgångspunkt för skyldigheten att uppfylla registreringsplikten. Härför fordras det i allmänhet att avsikten tagit sig uttryck i att han börjat använda båten för angivet ändamål. Utgångspunkten måste därför i allmänhet bli den faktiska användningen, som då också lämpligen bör vara avgörande för om registreringsplikt föreligger. Förslaget innebär att principen för registreringspliktens inträde ändras i enlighet härmed. Givetvis hindrar inte detta att ägaren redan innan registreringsplikten inträder låter registrera båten, vilket

för övrigt kan vara nödvändigt för att den över huvud taget skall kunna tas i drift.

Enligt *första stycket* omfattar registreringsplikten alla svenska båtar, vilkas skrov har en största längd av minst sex meter, om de används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till uthyrning till allmänheten. Även mindre passagerarbåt skall registreras, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare. Bestämmelserna överensstämmer med nuvarande regler (se 2 kap. 1 § första stycket jämfört med 1 kap. 1 § första stycket BåttregL).

En kategori av svenska båtar, som av tillsynsskäl bör vara registrerade, men f. n. inte kan vara det är sådana som utgör tillbehör till annat fartyg. Enligt 2 kap. 3 § BåttregL får nämligen sådan båt inte registreras. Med den utformning som förslaget har tjänar en sådan regel inte något särskilt syfte. Förslaget innehåller därför inte någon motsvarande regel. Även sådana båtar kommer därför enligt de nya reglerna att kunna vara registreringspliktiga. För fiskebåt som utgör tillbehör till registrerat fiskefartyg gäller dock särskilda regler om märkning (se 3 kap. 5 § identifieringsförordningen).

I *andra stycket* föreskrivs i enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (se avsnitt 4.2.1) registreringsplikt även för utländska båtar, som nyttjas yrkesmässigt till sjöfart huvudsakligen i svenskt farvatten eller med utgångspunkt från svensk hamn.

Att förutsättningarna för registreringspliktens inträde är olika beroende på om båten är svensk eller utländsk innebär givetvis inte att registermyndigheten måste pröva nationalitetsfrågan på samma sätt som enligt nuvarande lagstiftning. I fråga om nationaliteter, liksom beträffande övriga förutsättningar för registreringsplikt, bör registermyndigheten i allmänhet kunna förlita sig på sökandens egna uppgifter.

Registreringsplikten har med undantag för vissa passagerarbåtar begränsats till båtar som har en största längd av minst sex meter (första stycket). Såvitt gäller fiskebåtar har i *tredje stycket* gjorts den reservationen att regeringen skall kunna förordna om registreringsplikt även för mindre sådana båtar i den mån det är påkallat av hänsyn till internationella åtaganden. F. n. förs sålunda förhandlingar mellan Sverige och Danmark angående fiskeriförhållandena i de svensk-danska gränsfiskevattnen, varvid övervägs att föreskriva registreringsplikt för båtar som är mindre än sex meter, om de bedriver fiske i nämnda farvatten. Den föreslagna bestämmelsen i tredje stycket har motsvarighet i 2 kap. 1 § andra stycket BåttregL.

5 §

Enligt denna paragraf, som motsvarar nuvarande bestämmelser i 2 kap. 2 § BåttregL, får även icke registreringspliktiga svenska båtar föras in i båtregistret om skrovet har en största längd av minst sex meter eller särskilda skäl

föreligger till att den registreras. Detta gäller även båt som utgör tillbehör till annat fartyg (jfr ovan under 4 §).

Möjlighet för utländska båtar till sådan frivillig registrering som avses här föreslås inte. Som påpekats i anslutning till föregående paragraf skall båtens svenska nationalitet dock inte prövas särskilt vid registreringen.

6 §

I nuvarande 2 kap. 5 § BåttregL stadgas i första stycket första punkten om skyldighet för förvärvare av registreringspliktig båt att anmäla båten för registrering inom en månad från förvärvet. Motsvarande skyldighet bör självfallet också föreligga för ägaren att anmäla en tidigare icke registreringspliktig båt för registrering, när han utan samband med förvärv beslutar sig för att använda båten på sådant sätt att den blir registreringspliktig. Som framhållits ovan i anslutning till 4 § bör båtens faktiska användning utgöra utgångspunkt för registreringspliktens inträde och den tidsfrist som ägaren bör ha för att uppfylla sin anmälningsskyldighet. Förslaget innebär en ändring i enlighet härmed. Bestämmelserna tas upp i *första stycket* av förevarande paragraf.

I *andra stycket* tar förslaget upp bestämmelser om skyldighet att anmäla förvärv av registrerad båt för anteckning i registret. De motsvarar i huvudsak nuvarande bestämmelser i 3 kap. 2 § första stycket BåttregL.

De nuvarande bestämmelserna i 2 kap. 5 § första stycket andra punkten och 3 kap. 2 § första stycket andra punkten BåttregL, som innebär att villkorade förvärv inte ger upphov till skyldighet att göra registreringsanmälan resp. anmälan av förvärv, saknar dock motsvarighet i förslaget. Som berörts i de allmänna övervägandena (avsnitt 4.2.4) och i specialmotiveringen i anslutning till 2 § bör nämligen med ägare likställas den som innehar båt förvärvat under bl. a. äganderättsförbehåll.

Enligt 2 kap. 5 § andra stycket BåttregL gäller f. n. att ägare av registreringspliktig båt under byggnad skall anmäla båten för registrering inom viss tid från sjösättningen. I 3 kap. 2 § andra stycket BåttregL finns liknande bestämmelser om frist i fråga om skyldighet att anmäla förvärv av sådan båt. Bestämmelserna har sin motsvarighet i 12 § andra stycket SjöL. För SjöL:s del motiveras de av svårigheten att fastställa när ett skeppsbygge skall anses fullbordat och därigenom vara registreringspliktig egendom. Registreringsplikten för båtar knyter emellertid enligt förslaget an till användningen oavsett om de är nybyggda eller ej. Något skäl att ha särskilda regler för nybyggda båtar med avseende på anmälningsfristen finns inte. Förslaget innehåller därför inte några motsvarande regler.

Det kan i detta sammanhang påpekas att om registrerad båt, som överlåts under villkor, återtagits av överlåtaren, så föreligger skyldighet för honom enligt 5 kap. 2 § fartygsregisterförordningen att anmäla detta till registermyndigheten. Någon särskild regel i förevarande sammanhang om anmälnings-

skyldighet vid t. ex. återtagande av båt som köpts på avbetalning behövs således ej. Var båten oregistrerad är bestämmelserna om anmälningsskyldighet i första stycket av förevarande paragraf självfallet tillämpliga efter återtagandet.

I både första och andra stycket föreskrivs att anmälan skall göras skriftligen. Motsvarande regler finns f. n. i 4 kap. 8 § BåttregL. Det formella kravet på skriftlighet bör emellertid, även utan att det behöver påpekas särskilt, ofta kunna anses uppfyllt om fångeshandling eller annat lämpligt underlag för ärendets handläggning företes. Skriftlighetskravet kommer för övrigt inte att vålla sökanden svårigheter eftersom anmälningsblanketter kommer att tillhandahållas.

Enligt *tredje stycket* har registreringsmyndigheten befogenhet att förelägga vite för fullgörande av skyldighet att anmäla båt för registrering eller att anmäla förvärv av båt för anteckning i registret. Vitet döms ut av myndigheten. Bestämmelserna överensstämmer med nuvarande 4 kap. 9 § första stycket och 5 kap. 2 § BåttregL (jfr 30 § andra stycket SjöL).

5.1.3 Avregistrering

7 §

I denna paragraf tar förslaget upp grunderna för avregistrering. Bestämmelserna, som motsvarar nuvarande 2 kap. 6 § BåttregL, föreskriver att avregistrering skall ske om båten av olika skäl ej längre är registreringsbar, om den försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts eller om den ej är registreringspliktig och ägaren anmäler den för avregistrering.

8 §

Förslaget tar i denna paragraf upp föreskrifter om skyldighet dels för ägaren att göra anmälan om avregistrering när grund härför inträtt (*första stycket*), dels för överlåtaren av registrerad båt att anmäla överlåtelsen till registermyndigheten om båten härigenom upphör att vara registreringsbar (*andra stycket*). Bestämmelserna har motsvarighet i 2 kap. 8 § BåttregL (jfr 16 § tredje stycket SjöL) och syftar till att egendom som inte längre uppfyller förutsättningarna för registrering snarast möjligt blir avförd ur registret och inte längre belastar detta.

Anmälan skall vara skriftlig (jfr under avsnitt 5.1.2 i anslutning till 6 §). Att inte bara ägaren utan även överlåtaren åläggs anmälningsskyldighet har sin grund i att det särskilt vid försäljning till utlandet kan vara svårt att förmå nye ägaren att fullgöra sin skyldighet att göra avregistreringsanmälan. Regeln skall emellertid även vara tillämplig om överlåtarens dispens från nationalitetsreglerna i 1 § SjöL varit en förutsättning för registreringen. Det måste anses lämpligt att överlåtaren på detta sätt har underrättelseskyldighet. Registermyndigheten kan på grund av sådan underrättelse sedan självant

vidta åtgärder för avregistrering (jfr 9 § i förslaget).

Sanktionen för att förmå ägaren och överlåtaren att fullgöra sin anmälningsskyldighet är enligt nuvarande regler vite (se 4 kap. 9 § första stycket BåttregL). Vitet tjänar emellertid endast som påtryckningsmedel i de fall då registermyndigheten redan känner till försummelsen. Eftersom myndigheten även utan särskild anmälan självant kan vidta åtgärder för avregistrering (se 4 kap. 9 § andra stycket BåttregL), saknar gällande regler om anmälningsskyldighet i huvudsak effekt. Även enligt den föreslagna ordningen skall registermyndigheten kunna avregistrera självant. Skall ägaren och överlåtaren förmås att uppfylla sin anmälningsskyldighet även utan registermyndighetens medverkan och skall den aktuella bestämmelsen ha någon mening måste denna skyldighet sanktioneras med böter. Förslaget går ut på detta.

I detta sammanhang kan påpekas att förslaget inte innehåller någon regel motsvarande nuvarande 3 kap. 4 § BåttregL om skyldighet för överlåtare att alltid anmäla att han har avhänt sig båten om inte förvärvaren fullgör sin anmälningsskyldighet. Regeln skall tillgodose intresset att uppgifterna i båtregistret återger de verkliga äganderättsförhållandena (se prop. 1975:68 s. 44). Den lägger emellertid en börda på överlåtaren och det kan mot bakgrund härav ifrågasättas om det är motiverat att behålla regeln. Man kan räkna med att den nye ägaren i allmänhet kommer att fullgöra sin skyldighet att anmäla förvärvet. Underlåter han att fullgöra sin anmälningsskyldighet, bör detta förhållande i flertalet fall uppdagas genom tullens och sjöpolisens kontrollverksamhet och myndigheten kan då genom vitesföreläggande framtvinga en anmälan. Förhållandena är inte desamma i de nyss berörda fall då överlåtelse sker till utlandet och båten av den anledningen skall avregistreras. I dessa fall har man inte samma anledning att förvänta sig att förvärvaren skall fullgöra anmälningsskyldigheten och att underlåtenheten skall uppdagas.

9 §

Bestämmelsen i denna paragraf överensstämmer med nuvarande 4 kap. 9 § andra stycket BåttregL (jfr 30 § andra stycket sista punkten SjöL). Här föreskrivs att registermyndigheten självant får vidta åtgärder för avregistrering, när avregistreringsgrund föreligger. Bestämmelsen, som redan har berörts i anslutning till föregående paragraf, tjänar behovet av att "rensa" i registret (jfr prop. 1973:42 s. 315).

5.1.4 Beredningen av ärende om registrering m. m.

10 §

I första stycket anges att registermyndigheten avgör vem som skall vara införd i registret med hänsyn till omständigheterna och en ändamålsenlig

registerföring. Frågan har behandlats i avsnitt 4.2.3 och 4.2.4.

Paragrafens *andra stycke* motsvarar med något ändrad utformning de nuvarande bestämmelserna om beredningen av ärenden om registrering m. m. i 4 kap. 10 § BåttregL. I enlighet med vad som anförts i avsnitt 4.2 ger den föreslagna bestämmelsen registermyndigheten rätt att förelägga sökanden att förebringa den utredning i ärendet som kan vara erforderlig. Enligt de nuvarande bestämmelserna i BåttregL. skall registermyndigheten i sådant fall först meddela särskilt beslut om uppskov i ärendet. Även om formellt uppskofsbeslut enligt uttalanden i propositionen med förslag till BåttregL (prop. 1975:68 s. 46) inte alltid skall behöva tillgripas så snart ärendet inte kan tas upp och avgöras samma dag som det anhängiggörs, innebär regeln emellertid att registermyndigheten i princip bör göra detta. Det kan emellertid inte anses ändamålsenligt att registermyndigheten under beredningen av båtregisterärenden skall betungas med skyldighet att meddela formella beslut om uppskov. Förslaget innehåller därför inte någon sådan bestämmelse. Det kan i detta sammanhang påpekas att registermyndigheten med stöd av reglerna i 32 kap. 5 § rättegångsbalken kan förklara ett ärende vilande t. ex. för att avvakta utgången av en pågående tvist om bättre rätt till båt ifall anmälan gjorts om anteckning av förvärv av båten.

5.1.5 *Biträde åt registermyndigheten*

10 §

Denna paragraf överensstämmer med nuvarande 5 kap. 5 § BåttregL. Den innehåller föreskrifter om biträde åt registermyndigheten av sjöfartsverket, tullverket och polismyndighet med att vaka över att bestämmelserna om båtregistrering och båts identifiering efterlevs. Den ger berörd myndighetspersonal rätt att för detta ändamål bereda sig tillträde till båten.

5.1.6 *Övergångsbestämmelser*

De föreslagna reglerna bör med hänsyn till de svårigheter som de nuvarande bestämmelserna vållar såväl allmänheten som registreringsmyndigheten träda i kraft så snart som möjligt.

Enligt förslaget skall även förvärv av båt, som skett under äganderättsförbehåll eller därmed jämfärliga villkor, anmälas inom viss tid. Vidare inträder skyldighet att inom viss tid registrera vissa utländska båtar och båtar som utgör tillbehör till annat fartyg. De frister för anmälan som förslaget föreskriver bör dock ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Motsvarande bör även gälla i fråga om den frist för anmälan av nybyggd båt för registrering som förslaget innebär.

Enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen skall varje inregistrerad båt föras över från fartygsregistret till

skeppsregistret. Den skall dock avföras därur, när båten upphör att besväräs av inteckning. Eftersom det då kan röra sig om en båt som är registreringspliktig enligt båtregistreringslagen, föreslås att båten i så fall utan vidare skall föras in i båtregistret då den avförs ur skeppsregistret. Detsamma föreslås gälla annan registrerad båt som ej ägaren begärt skall vara oregistrerad i fortsättningen. Bestämmelsen motsvarar nuvarande punkt 3 i övergångsbestämmelserna till BåttregL.

5.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

1 §

I *första stycket* av denna paragraf, som reglerar nationalitetsvillkoren för svenska fartyg, föreslås en ändring av innebörd att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket kan medge att utländskt fartyg vars ägare har fast hemvist i Sverige skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Förslaget har behandlats i den allmänna motiveringen (se avsnitt 4.3). Enligt 3 § instruktionen (1969:320) för sjöfartsverket åligger det verket att handlägga ärenden om dispens från villkoren för fartygs svenska nationalitet.

2 §

I *andra stycket* av förevarande paragraf, som bl. a. föreskriver att det skall föras ett båtregister enligt bestämmelser i BåttregL, föreslås en redaktionell ändring som blir nödvändig om den nuvarande BåttregL ersätts med en ny lag.

5.3 Förslaget till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)

5.3.1 4 kap. Båtregistret

Detta kapitel inrymmer bestämmelser om båtregistrets innehåll (1–7 §§) och om anmälningsförfarandet i båtregisterärenden (8 och följande paragrafer). Det föreskrivs bl. a. att i registret skall antecknas huruvida besvär har anförts över registermyndighetens beslut i vissa fall, huruvida ägarens rätt att överlåta båten är inskränkt (rådighetsinskränkande villkor) och i vilket avseende införelse i registret har rättats. Som redan har framhållits i avsnitt 4.2.3 behöver registret inte innehålla sådana för registerföringen tyngande uppgifter. Inte heller behöver registret återspegla andra registermyndighetens beslut i registerärenden än bifallsbeslut. Förslaget har utformats bl. a. med avseende på detta, vilket har föranlett ändringar i 4, 5, 7 och 8 §§.

I enlighet med vad som sagts i avsnitt 4.2.2 upptar förslaget dessutom i 7 §

under punkt 3 en föreskrift om att anteckning skall ske i båtregistret när nationalitetshandling har utfärdats för båt.

Vid registreringsanmälan och anmälan av förvärv av registrerad båt skall enligt gällande regler (8 § punkt 5 resp. 12 § första stycket) uppgift lämnas inte bara om förvärvsdag utan även om tillträdesdag. Anledningen härtill är att förvärvet presumeras vara villkorat till dess att tillträde har skett. Enligt förslaget till ny båtregistreringslag skall det inte göras skillnad mellan fullbordade och ofullbordade förvärv vid båtregistreringen (se avsnitt 4.2.4). De aktuella bestämmelserna föreslås därför ändrade i överensstämmelse härmed.

Enligt 9 § första stycket och 12 § andra stycket skall den som anmäler båt för registrering eller anmäler förvärv av registrerad båt även ge in fångeshandling eller, om sådan inte har upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet. Vidare skall bevis om ägarens person- eller organisationsnummer och nationalitet företes. Som framgår av avsnitt 4.2.2 skall registermyndigheten som regel inte behöva kräva särskild utredning om äganderätten. Inte heller kan det anses nödvändigt att kräva bevis om person- eller organisationsnummer eller om nationalitet i dessa sammanhang. På motsvarande sätt som beträffande äganderätten bör man i fråga om dessa uppgifter kunna lita till de upplysningar som lämnas i anmälan (jfr 8 § punkt 2). Förslaget har utformats i enlighet härmed. Skall nationalitetshandling utfärdas för båten bör dock ägarens nationalitet styrkas genom personbevis.

Som framgår av avsnitt 4.2.3 upptar förslaget till ny båtregistreringslag inte någon regel om förbud mot dubbelregistrering motsvarande 2 kap. 4 § Båtlagen. Bestämmelsen i 9 § andra stycket i förordningen som föreskriver att sökanden vid registrering av tidigare utländsk båt skall visa att båten är oregistrerad eller att den skall avregistreras ur utländskt register senast den dag den registreras i båtregistret skall därför utgå.

I övrigt är de föreslagna ändringarna i 4 kap. fartygsregisterförordningen av redaktionell art. Det skall dock påpekas att förslaget inte upptar någon motsvarighet till nuvarande bestämmelser i 14 § första stycket om att särskild utredning skall ges in i vissa fall i samband med anmälan av båt för avregistrering. Frågan har berörts i den allmänna motiveringen (4.2.2).

5.3.2 5 kap. *Gemensamma bestämmelser*

I 2 § finns bl. a. bestämmelser om skyldighet för ägaren att anmäla vissa uppgifter som skall redovisas i båtregistret. I förslaget till båtregistreringslag likställs ägaren med den som har förvärvat båten under äganderättsförbehåll eller liknande villkor. Förevarande bestämmelser föreslås ändrade på motsvarande sätt. Frågan har behandlats i de allmänna övervägandena (4.2.4).

I 4 § finns föreskrifter om att fångeshandling eller annan handling som ges in till bevis om förvärv av båt skall vara åtföljd av bestyrkt avskrift. I motsats

till vad som gäller enligt nuvarande regler ställs i de ändrade reglerna om båtregistrering inte upp något generellt krav på ägaren att styrka sin rätt till båten genom att förete fängeshandlingar. Förslaget innebär ändring i enlighet med detta. Frågan har behandlats i de allmänna övervägandena (4.2.2).

Reglerna i 6 § om kommunikation med utländska myndigheter har sin grund i art. 13 i 1967 års internationella sjöpanträttskonvention (se prop. 1973:42 s. 388), som innehåller bestämmelser om att konventionsstaternas behöriga myndigheter skall ha rätt att skriftväxla direkt med de myndigheter i andra konventionsstater som berörs av konventionens bestämmelser om avregistrering och exekution i fartyg. I fråga om inteckningsbara fartyg är det nödvändigt att ha dylika regler. Beträffande båtar tjänar de inte något syfte särskilt inte som de nya reglerna om båtregistrering inte ens bygger på någon särskild prövning av äganderätten till båten. Det saknas därför anledning att behålla nuvarande regler såvitt de avser båtar.

I 13 § föreskrivs bl. a. om sammanträde enligt 4 kap. 10 § BåtgL. Motsvarande regler om sammanträde finns inte enligt förslaget till ny båtregistreringslag (jfr avsnitt 5.1.4). Föreskrifterna i 13 § måste därför ändras.

I 17 och 19 §§ föreskrivs bl. a. om beslut i båtregisterärenden. Enligt förslaget skall registermyndigheten i princip inte behöva meddela annat än beslut om bifall och möjligen avslag eller avvisning (se under avsnitt 4.2.3 och 5.1.4). Inte heller skall registermyndigheten behöva underrätta sökanden särskilt om beslut (se under avsnitt 4.2.3). Förevarande regler föreslås därför ändrade i enlighet härmed.

5.3.3 6 kap. Nationalitetshandlingar

Enligt den föreslagna nya ordningen för båtregistrering skall registermyndighetens prövning av äganderätten till registrerad båt inskränka sig till de fall då nationalitetshandling utfärdats för båten. Detta föranleder ändringar i förevarande kapitel och införandet av regler om äganderättsprövning. Frågan har behandlats i de allmänna övervägandena (4.2.2). Det kan påpekas att med ägare i dessa sammanhang inte skall likställas den som har förvärvat båten under äganderättsförbehåll eller liknande villkor (jfr 2 § första stycket förslaget till ny båtregistreringslag och förslaget till ändring i 5 kap. 2 § fartygsregisterförordningen). Förslaget innebär således inte någon ändring i reglerna om fartygs nationalitet i detta hänseende; ändringar skulle för övrigt i så fall ha gjorts i 1 § SjöL.

Har nationalitetshandling utfärdats för båt skall handlingen återställas till registermyndigheten om båten eller andel däri överlåtits även utan att båten med anledning av överlåtelsen skall avregistreras (jfr nuvarande 5 §). Detta är en konsekvens av förslaget att slopa kravet på äganderättsutredning i samband med anmälan av förvärv av båt. På nye ägarens begäran skall handlingen dock utlämnas till honom om han visar att båten efter överlä-

telsen alltjämt är svensk. Regler om detta har tagits in som ett andra stycke i 5 §.

5.4 Övriga förslag till författningsändringar

Förslaget innefattar även vissa ändringar i 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § identifieringsförrordningen. Dessa ändringar rör bestämmelserna om igenkänningssignal för och märkning av vissa utländska båtar som skall registreras i båtregistret enligt de nya reglerna. Dessa frågor har behandlats i de allmänna övervägandena (4.2.1) och i specialmotiveringen till förslaget till båtregistreringslag (5.1.2).

Den föreslagna ändringen i rättshjälpskungörelsen (1973:248) är av redaktionell art. Förslaget till ändring i vittnesersättningskungörelsen (1973:262) har sin grund i att förslaget till ny båtregistreringslag saknar regler om sammanträde motsvarande dem i 4 kap. 10 § Båtlag. Sistnämnda fråga har behandlats i specialmotiveringen till förslaget till båtregistreringslag (avsnitt 5.1.4).

Bilaga 2

Sveriges redareförening

Justitiedepartementet
Fack
103 10 Stockholm

Datum

1978-05-11

Skeppsnamn

I samband med sjölagsändringen 1976-01-01 överfördes samtliga fartyg, som enligt SjöL § 2 räknas som skepp från dåvarande fartygs- och fiskefartygsregistren till det nya skeppsregistret. Samtidigt infördes en spärr innebärande att skepp i framtiden inte fick registreras med namn som kunde vara förväxlingsbara med de skeppsnamn som fanns registrerade eller förbehållna i skeppsregistret. Detta originalitetskrav var en nyhet i förhållande till äldre regler.

Den nya ordningen har lett till vissa olägenheter för rederinäringen. Många rederier har sedan lång tid tillbaka utnyttjat vissa namnskick som härigenom inarbetats som mer eller mindre "trade marks" för rederiets fartyg. Genom de nya bestämmelserna har dessa namnskick i vissa fall brutits upp. Övergångsreglerna fick bl. a. den effekten att endast namn som var registrerade 1975-12-31 erhöll skydd.

Genom övergångsreglernas automatik har lagens originalitetskrav inte kunnat upprätthållas, utan det förekommer i dag i skeppsregistret åtskilliga registreringar under samma namn. När en ägare till ett fartyg med ett dubbelregistrerat namn säljer sitt fartyg, kan han inte förbehålla sig rätten att använda namnet på ett nytt fartyg. Som ett exempel kan nämnas Broströms-koncernens namn HEMLAND, som använts inom koncernen sedan slutet av 1800-talet. Namnet har av tradition förbehållits koncernens flaggskepp. När Broströms för ett tag sedan sålde sin 360.000-ton tanker med just detta namn kunde rederiet inte förbehålla sig rätten till namnet eftersom HEMLAND också var registrerat som namn på ett nöjesskepp. Samma effekt hade uppstått om namnet tillfälligtvis inte varit registrerat 1975-12-31.

I lagens förarbeten understryks vikten av att lagen förenas med "skonsamma övergångsregler". Då de effekter övergångsreglerna fått ej synes överensstämma med dessa intentioner bör ändringar vidtagas som:

1 medger möjligheter att förbehålla fartygsnamn som innehafts under perioden 1970-01-01–1975-12-31. Denna möjlighet skulle kunna begränsas

till en period av förslagsvis sex månader.
2 alltid medger möjlighet att förbehålla skeppsnamn i samband med
avregistreringar.

SVERIGES REDAREFÖRENING

Erik Nordström

JUSTITIEDEPARTEMENTET

September 1978

Angående namnskicket för skepp

Genom ändringar i sjölagen (1891:35 s.1) år 1973 infördes regler om namnskick för större fartyg (skepp). Reglerna, som trädde i kraft den 1 januari 1976, föreskriver att skepp som förs in i skeppsregistret skall ha namn. Namnet skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret. Det får inte heller gripa in i särpräglad namnskick som brukas av annan skeppsägare även om namnet i och för sig är olik andra registrerade skepps namn.

Genom denna reglering har man kunnat undanröja vissa tidigare risker för förväxling och problem med identifieringen av fartyg. En förutsättning är emellertid att fartygets ägare kan förmås att bestämma ett namn som uppfyller de angivna kraven.

Den nya ordningen krävde övergångsbestämmelser som innebar att vid ikraftträdandet redan registrerade fartyg, trots namnlighet, i allmänhet inte skulle behöva byta namn. Viss namnlighet fick således accepteras.

Sveriges redareförening har i skrivelse till justitiedepartementet 1978-05-11 framhållit att de nya reglerna har lett till vissa olägenheter för rederinäringen. Således hindras redare från att på ett nytt skepp bruka namn som av tradition har använts på rederiets fartyg, om något annat registrerat skepp bär namnet. Redareföreningen har i skrivelsen hemställt om lagstiftning som tillåter ägare att trots namnlighet använda sådant "inarbetat" namn på nya fartyg.

Redareföreningens skrivelse ger anledning att överväga om det nuvarande kravet på namnlighet bör förses med reservation för fall då förväxlingsrisk inte föreligger i praktiken, såsom då fartygen i fråga skiljer sig till art och användning. I samband med redareföreningens skrivelse har justitiedepartementet uppmärksammat att det för närvarande kan vara svårt att förmå fartygets ägare att vid registreringen anmäla ett fartygsnamn, som uppfyller kravet på att vara särpräglad. Förfrågan hos registermyndigheten har visat att detta i vissa fall har vållat myndigheten besvär och att det är önskvärt med regler om vite som påtryckningsmedel. Departementet överväger därför att införa sådana.

Sammanställning av remissyttranden

1 Båtregistreringsreglerna

Stockholms tingsrätt:

Det förslag promemorian innehåller innebär en avsevärd förenkling av förfarandet vid registrering, avregistrering och anteckning om förvärv av båt. Tingsrätten ansluter sig till de överväganden promemorian i denna del har redovisat och tillstyrker att förslaget lägges till grund för lagstiftning.

Domstolsverket:

De skäl som i promemorian anförs för att låta båtregistret utgöra enbart en förteckning över de båtar som står under sjöfartsinspektionens tillsyn eller som man eljest av offentligrättsliga skäl vill ha förtecknade väger enligt domstolsverkets uppfattning mycket tungt. En sådan uppläggning av registret möjliggör också att äganderättsprövningen kan förenklas, att registermyndighetens handläggning av båtregisterärendena kan göras mindre formell liksom att även vissa utländska båtar blir registreringspliktiga, reformer som från olika synpunkter är angelägna. För registermyndigheten innebär förslaget avsevärda och välkomna förenklingar. Förändringarna kommer inte att ställa krav på omläggning av båtregistrets tekniska utformning.

De nämnda förändringarna bör emellertid enligt domstolsverkets uppfattning inte omöjliggöra eller avsevärt försvåra att båtregistret kan användas för nya uppgifter. Vad domstolsverket särskilt har i åtanke är lagberedningens förslag (SOU 1975:55 s 236 ff) att båtregistret skall utgöra underlag för en hypotekarisk panträtt samt att införelse i registret skall ge visst sakrättsligt skydd. De föreslagna förändringarna av registret måste mot denna bakgrund prövas mycket noggrant. Visar det sig att ett båtregister utformat enligt förslaget i promemorian inte kan utgöra underlag för de av lagberedningen föreslagna reformerna måste nämligen – om de reformerna genomförs – ytterligare ett register läggas upp. Starka skäl talar enligt domstolsverkets uppfattning mot en flerfaldig registrering. (Jfr fördragande statsrådets uttalande i proposition 1973:42 s 218.)

Enligt domstolsverkets uppfattning torde problemen såvitt avser registerpansättningen kunna lösas på sätt antyds i promemorian (s 45 n). Det bör dock övervägas om man inte skall låta förändringar anstå till dess ställning tagits till lagberedningens förslag och det är klart vilka krav detta kommer att ställa på båtregistret.

Rikspolisstyrelsen:

Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning är det ur bl. a. tillsynssynpunkt angeläget att i ett båtregister för yrkesmässig trafik kunna innefatta alla fartyg och båtar vilka uppehåller sig i svenska farvatten. Styrelsen biträder därför sjöfartsverkets synpunkter att även utländska båtar som under en längre tidsperiod utövar näringsfång med anknytning till svenska hamnar blir registrerade. Den föreslagna förenklingen vid registrering och handläggning tillstyrkes.

Överbefälhavaren genom chefen för marinen:

I sjölagen 2 kap. 11 § stadgas angående registrering i skeppsregistret att regeringen kan förordna att skepp, som äges av staten samt är avsett uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, ej skall vara infört i registret. Sålunda gäller för närvarande att s. k. statsskepp ej registreras, men dess namn får efter särskild anmälan av förvaltande myndighet föras in i skeppsregistret.

Analogt härmed – och i enlighet med vad som stadgas i båtregistreringslagen 1975:604, 1 kap. 1 § – bör icke försvarsmaktens båtar registreras i båtregistret. För att icke någon tvekan skall uppstå härom föreslås att följande tillägg görs i den föreslagna lagtextens 4 § ”Båtar tillhörande försvarsmakten skall icke registreras i båtregistret.”

Televerket förklarar sig inte ha något att invända mot de föreslagna ändringarna och tilläggen.

När det gäller införandet av vissa utländska båtar i registret och tilldelning av igenkänningssignal för dessa föreslår televerket att en speciell serie utväljs för detta ändamål.

I detta sammanhang vill televerket redan nu avisera att man på internationell basis lagt fram förslag till en rekommendation till en internationell nummerplan för fartygsstationer. Förslaget avser i första hand att underlätta införandet av internationell automatisk radiotelefonitrafik och satellittrafik för maritimt bruk. Enligt förslaget kommer varje fartygsstation (inkl. båtar) att kunna tilldelas ett niosiffrigt nummer som anropssignal, varvid de tre första siffrorna betecknar nationalitet, för svenska fartyg exempelvis kombinationen 046, dvs. landsnumret för Sverige i det internationella telenätet.

Det kan alltså i framtiden finnas skäl att lägga upp såväl skeppsregistret som båtregistret på basis av den nu föreslagna nummerplanen. I avvaktan på den slutgiltiga utformningen av planen och med hänsyn till att ett allmänt internationellt godkännande tidigast kan komma att ske omkring 1985, anser televerket det ej praktiskt möjligt att redan på detta stadium göra sådana ändringar och tillägg till här aktuella texter, som kan bli nödvändiga i samband med ett eventuellt införande av den föreslagna nummerplanen.

Sjöfartsverket:

Den grundläggande frågan i förslaget är huruvida i gällande regler föreskrivna noggranna äganderättsprövning vid registrering av båtar är nödvändig då ifrågavarande register endast omfattar båtar, som inte kan in-tecknas och beträffande vilka införing i registret inte har civilrättsliga rättsverkningar såsom vid införande av skepp i skeppsregistret. Sjöfartsverket delar uppfattningen att så icke är fallet, utan att båtregistret kan och bör omvandlas till "en av offentligrättsliga skäl betingad förteckning över vissa fartyg". I praktiken innebär detta en återgång till de principer som gällde för det av sjöfartsverket tidigare förda fartygsregistret.

Sjöfartsverket kan även ansluta sig till förslaget att i båtregistret skall kunna införas utländska båtar hemmahörande i Sverige. Beträffande den närmare avgränsningen av detta kollektiv återkommer verket senare i detta yttrande.

Bortsett från ovannämnda grundläggande ändringar bygger den remitterade promemorians förslag nästan helt på gällande bestämmelser. Enligt sjöfartsverkets mening förändrar emellertid dessa grundläggande ändringar så radikalt registrets karaktär att de motiverar och möjliggör väsentligt längre gående förenklingar än de som föreslagits i promemorian. Begränsningar av äganderättsprövningen och därmed förändringar av registret till ett offentligrättsligt register aktualiserar sålunda frågan huruvida domstol är rätt organ för registrets förande. Att förandet av båtregistret vid dettas införande pålades en tingsrätt, torde nämligen främst ha föranletts av de för registreringen väsentliga led som omfattas av äganderättsprövningen och juridisk bedömning av äganderättsförbehåll och andra villkor i överlåtelseavtal. Dessa moment i registreringsarbetet föreslås nu bortfalla. Under sådana förhållanden vill sjöfartsverket starkt ifrågasätta om registerarbetet framdeles är en domstolsuppgift. Överföres båtregistreringen till administrativ myndighet, kan författningstexterna förenklas ytterligare. Då behövs ej längre de från jordabalk och skeppsregistreringsbestämmelserna hämtade reglerna om vad som är registerärende, om dagböcker och aktsystem, om överklagande m. m. En sådan förenkling av föreskrifterna skulle förutom ökad smidighet i förfarandet, ha den fördelen att bestämmelserna blev överskådligare och därmed mera lättillgängliga för den allmänhet som beröres av båtregistreringen. För det fall registreringen överföres till administrativ myndighet bör denna uppgift anföras till sjöfartsverket. Det hos sjöfartsinspektionen för tillsyn förda registret bör kunna anpassas och utvecklas till ett båtregister av offentligrättslig karaktär.

Vid en förutsättningslös och av nuvarande reglering mera obunden omprövning av båtregistreringen bör en central fråga vara beträffande vilka fartyg (båtar) offentligrättsliga skäl talar för deras registrerande i ett båtregister. Skillnad bör därvid göras mellan registreringsplikt och registreringsrätt.

När det gäller registreringsplikt i ett förenklat båtregister är naturligt att, såsom föreslagits, sådan plikt skall gälla för svensk båt som yrkesmässigt användes för befordran av passagerare eller gods, till bogsering eller bärgning. Denna registreringsplikt är väsentlig som underlag för sjöfartsinspektionens tillsynsverksamhet. Någon minsta längd torde icke behöva anges, utan det väsentliga och avgörande är den yrkesmässiga användningen av båten.

Av tillsynsskäl bör registreringsplikt även föreskrivas för båt som är avsedd för uthyrning till allmänheten (leasingbåt). Av praktiska skäl kan dock i detta fall vara naturligt med en minimigräns av sex meters längd.

Vad gäller båt som yrkesmässigt används till fiske eller annan fångst i sjön talar även här tillsynsskäl för registreringsplikt. Huruvida i detta fall någon minsta längd skall anges och i så fall hur denna skall bestämmas är en fråga som närmare måste utredas innan ställning kan tas.

Beträffande s. k. fritidsbåtar torde registreringsplikt ej vara påkallad och har ej heller föreslagits i förevarande sammanhang.

Mot föreslagna regler om registreringsrätt har sjöfartsverket intet att erinra.

Såsom förut nämnts, ansluter sig sjöfartsverket till förslaget att de nya reglerna om registreringsplikt och registreringsrätt bör ha motsvarande tillämpning beträffande vissa utländska båtar. Förslagets precisering av vilka båtar som avses är emellertid alltför vag. Formuleringen ger anledning till osäkerhet om vad som i sammanhanget avses med svenskt farvatten, t. ex. om därmed endast skall förstås Sveriges sjöterritorium eller även fiske eller ev. framtida ekonomisk zon. Även uttrycket "nyttjas huvudsakligen med utgångspunkt från svensk hamn" kan ge anledning till tolkningsfrågor, t. ex. om svensk hamn endast säsongmässigt användes som utgångspunkt för utländsk fiskebåt. Naturligen förefaller vara att begränsa registrets öppenhet för utländska båtar till sådana som kan avses hemmahörande i Sverige. Härmed avses båt som vanligen är förlagd till svensk hamn och vars ägare är bosatt i Sverige.

Sammanfattningsvis får sjöfartsverket uttala, att verket i princip inte har något att erinra mot de i den remitterade promemorian framförda förslagen, men att verket är av den uppfattningen att dessa ändringsförslag är av så grundläggande betydelse att de motiverar en djupare och av gällande reglering mer obunden omprövning av hela båtregistreringsfrågan och vad därmed sammanhänger.

Statistiska centralbyrån:

Förslaget till ny lag om båtregistrering har som huvudsakligt syfte att genom förenklade regler om registerföring och handläggning av registerärenden i övrigt underlätta för de båtägare det här är fråga om att fullgöra sin

anmälningsskyldighet till registret. Den förbättrade registertäckning som därigenom torde uppnås ger ett säkrare underlag för tillsyn och kontroll av den yrkesmässiga sjöfarten med mindre fartyg (båtar av minst 6 meters längd och högst 12 meters längd/4 meters bredd).

SCB för register över fiskefartyg där bl. a. fiskebåtar med 6–12 m längd ingår. Verket erhåller löpande registerutdrag från sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt för uppdatering av registret. Erfarenheten utvisar emellertid att uppdatering på basis av dessa registerutdrag inte är tillfyllest. Vid de fiskeriinventeringar, som SCB genomför vart tredje år, framkommer nämligen uppgifter om ett mycket stort antal oregistrerade fiskebåtar av 6–12 meters längd. Det framstår dock som otillräckligt att uppdatera fiskebåtsregistret enbart vid dessa inventeringstillfällen.

SCBs möjligheter att hålla fiskefartygsregistret aktuellt skulle sannolikt förbättras genom den nya lagen. SCB tillstyrker denna.

I det nu framlagda lagförslaget berörs även andra båtar av 6–12 meters längd vilka används yrkesmässigt bl. a. för persontransporter och uthyrning. SCB vill i detta sammanhang erinra om det utredningsförslag vilket föreligger om registrering av fritidsbåtar (Båtliv 2. Registerfrågan – SOU 1977:25). I detta framförs bl. a. förslaget om obligatorisk registrering av större fritidsbåtar (med minst 20 hkr motorstyrka eller 10 m² segelyta) i ett datorbaserat fritidsbåtsregister.

I föreliggande lagförslag föreslås inte någon ändring i gällande tekniska utformning och förläggning av det båtregister för registrering av mindre fartyg (båtar) som förs och vårdas av Stockholms tingsrätt. Detta torde få tolkas så att någon tillämnad samordning med det ovan nämnda fritidsbåtsregistret för båtar av motsvarande storlek f. n. inte är tänkt.

SCB kan inte överblicka samtliga aspekter på möjligheterna till eventuell samordning av de två registren. Från rationell registervårdssynpunkt skulle det dock vara fördelaktigt – inte minst från kostnadssynpunkt – om ett och samma datorbaserade register skulle kunna användas för båda typerna av båtar i denna storlekklass, särskilt mot bakgrund av det nu föreliggande lagförslagets syfte att förenkla villkoren för registrering av båtar i yrkesmässig sjöfart m. m. Samordningsmöjligheterna bör därför enligt SCBs mening övervägas i det fall att beslut fattas om obligatorisk registrering av större fritidsbåtar. Ett första led i en sådan strävan bör därvid vara att närmare överväga för- och nackdelar med att definiera och avgränsa populationen av båtar i de två registren på ett entydigt sätt.

Fiskeristyrelsen:

Fiskeristyrelsen har intet att erinra mot att nu gällande rigorösa äganderättsprövning förenklas till en föreslagen enklare prövning av anmälan från ägaren.

Likaså anser styrelsen att lättnader i den rättsliga och administrativa prövningen även bör leda till en förenklad datafångst, initierad vid registermyndighetens slutliga beslut i registreringsfrågan.

Generaltullstyrelsen:

Styrelsen tillstyrker i princip de föreslagna lagändringarna som tillkommit med syfte att förenkla nuvarande regler för registrering av båtar.

Med hänsyn till tullverkets övervakningsuppgifter i anledning av lagstiftningen är det angeläget att båtregisterärenden handlägges snabbare än för närvarande så att registret ständigt kan hållas aktuellt och komplett. I sammanhanget bör nämnas att ett väl fungerande båtregister är värdefullt inte endast för sjöfartsinspektionen utan även för tullverket vid utövande av verkets övriga övervakningsuppgifter.

Enligt styrelsens uppfattning bör nuvarande regel i 3 kap 4 § BåttregL om skyldighet för överlåtare att alltid anmäla att han avhänt sig båt kvarstå. Härigenom skapas större säkerhet för att anmälan sker till fördel för registrets tillförlitlighet. En sådan skyldighet kan ej heller betraktas som särskilt betungande. Styrelsen vill i detta sammanhang peka på ett speciellt problem i samband med uthyrningsverksamhet av båtar. I många fall uppdrar privatpersoner åt uthyrningsfirmor att hyra ut båtar under en viss angiven kortare tid. Sett ur ägarens synpunkt torde denna verksamhet ej vara att betrakta som yrkesmässig och sålunda ej konstituera registreringsplikt. För uthyrningsfirman däremot, som opererar med ett större antal från olika ägare inlånade båtar under en hel säsong, är verksamheten otvetydigt att betrakta som yrkesmässig. Enligt styrelsens uppfattning framgår det ej klart av föreslagen lagstiftning om angivet förfarande ur ägarens (registreringsanmälares) synpunkt skall betraktas som yrkesmässig. Förslaget bör på denna punkt preciseras.

Utredningen angående företagsinteckning:

Som nämns i den remitterade promemorian har båtregistreringen fått sin nuvarande form bl. a. med tanke på att en eventuell framtida registerpanträtt i båt skall kunna vila på privaträttsligt betryggande underlag. Utredningen ang. företagsinteckning räknar med att dess förslag till revision av lagen om företagsinteckning skall leda till att alla näringsidkare skall kunna ställa sin rörelseegendom som säkerhet på grund av företagsinteckning. I så fall får den yrkesmässiga båtsjöfarten – fisket däri inbegripet – tillgång till ett creditsäkerhetsinstrument som det nu saknar; dess behov av att kunna registerpant-sätta båt skulle då rimligen falla bort. Utredningen förmodar att fritidsbåtgäres behov att kunna utnyttja sina båtar som creditsäkerhet – vilket nu kan tillgodoses endast genom s. k. lösöre köp – ej ensamt motiverar en privat-

rättsligt betryggande ordning för båtregistrering. Med dessa utgångspunkter finner utredningen ingen anledning till erinran mot att båtregistreringen revideras efter de linjer som föreslås i den remitterade promemorian; någon detaljgranskning av lagförslagen har utredningen inte företagit. Emellertid vill utredningen fästa uppmärksamheten vid att den nuvarande förvärvsprövningen i lagförarbetena (prop. 1975:68 s. 44) antagits leda till krav på köpare av registrerad båt att kontrollera vem registret utpekar som båtens ägare, ifall han vill åberopa privaträttsligt s. k. omsättningsskydd för sitt förvärv. Med de låga krav på förvärvsprövning som förslagets 10 § ställer kan det ifrågasättas om registerinnehållet alls bör inverka på aktsamhetskravet vid båtomsättning. Lagstiftarens syn på detta bör deklarerats.

Sveriges fartygsbefälsförening ställer sig i princip positiv till förslaget.

2 Dispens från nationalitetskravet

Stockholms tingsrätt:

I promemorian föreslås att man genom ändringar i sjölagen skall öka möjligheten för utländska medborgare, som har hemvist i Sverige, att få sina fartyg betraktade som svenska. De föreslagna bestämmelserna i hithörande frågor är enligt tingsrättens mening väl ägnade att ligga till grund för lagstiftning.

Begreppet hemvist torde ha samma betydelse här som i exempelvis 10 kap. rättegångsbalken. Ordet "fast" bör således utgå om avsikten ej är att skapa ett nytt, särskilt "hemvist"-begrepp i detta sammanhang.

Rikspolisstyrelsen biträder förslaget, varigenom utländsk medborgare med fast hemvist i riket har ökad möjlighet att få sitt fartyg att anses som svenskt. Styrelsen förutsätter dock att varje sådan dispens meddelas först efter noggrann prövning i det enskilda fallet och att konflikter inte uppstår med främmande stats registreringsregler.

Sjöfartsverket:

För verket är det principiellt svårt att acceptera tanken att ett av utlänning helägt fartyg skall kunna förklaras skola anses som svensk och vara berättigad att föra svensk flagg endast därför att ägaren har hemvist i Sverige. Verket kan dock vitsorda att fall förekommit då en sådan ordning skulle varit ändamålsenlig. Verket vill därför inte motsätta sig den föreslagna lagändringen men förutsätter att i författningstexten eller i vart fall i motiven till lagändringen tydligt utsäges att den nya dispensmöjligheten från nationalitetskraven skall tillämpas mycket restriktivt och endast då mycket starka skäl föreligger.

Generaltullstyrelsen:

Den föreslagna ändringen kan ur övervakningssynpunkt medföra ej önskvärda konsekvenser vid tillsyn enligt skyddsområdesförordningen. Enligt denna förordning får utländska fartyg och utländsk medborgare ej utan tillstånd uppehålla sig inom vissa områden. Genom ändringen blir ett utländskt fartyg att betrakta som svenskt och får föra svensk flagg. Detta kan ur kontrollsynpunkt medföra allvarliga olägenheter vid övervakning av skyddsområden.

Utredningen angående företagsinteckning:

Utredningen har uppmärksammat förslaget om vidgade möjligheter att dispensera från de svenska nationalitetsvillkorens krav på ett avgörande svenskt inflytande över svenskt fartygs drift, i praktiken ett krav på ägarinflytande. Utredningen tar för givet att förslaget – som genom att för vissa fall helt ge upp kravet på ägarinflytande bryter med vårt traditionella krav på "genuine link between the State and the ship" – kan komma att leda till krav på motsvarande ändring av Sveriges officiella hållning till utlandsregistrering av svenskägda fartyg, om det genomförs.

Sveriges fartygsbefälsförening ställer sig i princip positiv till förslaget. Beträffande de ändringar som föreslås i 1 § sjölagen får föreningen emellertid betona vikten av att första paragrafens första punkt med anledning av de nu föreslagna ändringarna inte framledes får utformas på ett sådant sätt, att fartyg som ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person kan registreras i exempelvis Liberia, om ägaren har fast hemvist där. Detta skulle innebära en från föreningens synpunkt helt oacceptabel uppmjukning av Genuine Link-kriteriet vid fastställandet av ett fartygs registreringsland.

Svenska Sjöfolksförbundet:

Svenska Sjöfolksförbundet anser i och för sig lagförslaget vara väl motiverat och att vara ägnat att föreläggas riksdagen för beslutsfattning. Förbundet önskar ändock föreslå viss modifiering. Förbundet menar nämligen att förutsättningar för fortsatt registrering av fartyg ägt av utländsk medborgare skall upphöra, nämligen när den utländske medborgaren flyttar ur landet och således upphör att vara fast bosatt i Sverige. Förbundet föreslår därför att 1 § 1 st sjölagen utökas med ytterligare följande mening: "Medgivandet kan återkallas om förutsättningarna för medgivandet upphör att finnas."

3 Namnskicket för skepp

Svea hovrätt:

Under förarbetena till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen övervägdes huruvida den nya lagstiftningens krav på namnolikhet skulle efterges i fall då risken för förväxling var övervägande teoretisk. Dessa överväganden ledde emellertid inte till något undantag från sagda krav i vidare mån än vad som stadgades i p. 3 övergångsbestämmelserna.

Det material som redovisas i det nu förevarande ärendet kan enligt hovrättens uppfattning ej anses visa, att skäl föreligger att frånga den *principiella* ståndpunkt som lagstiftaren nyligen intagit. Hovrätten avstyrker därför en lagändring av innebörd att kravet på namnolikhet generellt efterges, om förväxlingsrisk kan anses utesluten på grund av att fartygen skiljer sig till art och användning. En sådan reglering skulle bl. a. ställa de tillämpade myndigheterna inför svåra avvägningsproblem i namnären den.

Redareföreningen har i sin skrivelse angivit speciella situationer i vilka en skeppsägare enligt föreningen borde tillerkännas rätt att förbehålla ett skeppsnamn, oaktat kravet på namnolikhet icke uppfylldes. Hovrätten har ingen erinran mot att en lagändring av den mera begränsade räckvidd som föreningen föreslagit kommer till stånd. För att en ansökan skall kunna bifallas bör emellertid krävas, att sökanden visat att särskilda skäl föreligger för registrering eller förbehåll av skeppsnamn som redan finns i registret. Vidare bör det uppställas krav på att risken för förväxling, med hänsyn till fartygens art och användning, får anses ringa. Ägare av skepp med samma namn bör höras över ansökningen. Det synes lämpligt att möjlighet till förbehåll enligt punkten 1 i förslaget tidsbegränsas på sätt föreningen föreslagit.

Med hänsyn till det starka allmänna intresset av att skepp åsättes namn tillstyrker hovrätten reservationslöst att det tillskapas ett påtryckningsmedel gentemot skeppsägare som inte namnger sitt skepp. Det skulle kunna övervägas att införa en sådan sanktion genom att komplettera 33 § sjölagen med en föreskrift, att ansökan om registrering eller förvärvsinskrivning skall avslås om ägaren inte har namngivit skeppet eller har åsatt skeppet ett namn som inte kan godtagas. Med hänsyn till de starka intressen som är knutna till registrering och förvärvsinskrivning finner hovrätten dock att denna metod inte bör väljas. På grund härav tillstyrker hovrätten att registermyndigheten i enlighet med vad som sägs i promemorian får möjlighet att förelägga vite i nu förevarande situationer. Registermyndigheten bör också få möjlighet att utdöma förelagt vite.

Stockholms tingsrätt:

Redareföreningens förslag att i samband med avregistrering få förbehålla skeppsnamn skulle innebära ett avsteg från 1973 års regler om namnskick för skepp. Enligt tingsrättens uppfattning torde förslaget närmast gynna redareföreningens medlemmar. Vad föreningen anfört utgör ej tillräckliga skäl för att ändra gällande regler om namnskick.

Tingsrätten ansluter sig dock till tankegångarna i promemorian om begränsning av namnskyddets omfattning till art och användning.

Ett villkor för registrering, som skulle kunna uppställas efter samma principer som tillämpas vid registrering av varumärke, bör dock vara att fartygets namn är individualiserat med hänsyn till den art och det verksamhetsområde som är ifråga.

Till belysande av de olägenheter som kan vållas av gällande lagstiftning må nämnas följande.

För Uddevallavarvets nybygge nr 298, ett turbintankmotorskepp på 245.139 bruttoton, anhöll partägarna om förbehåll för skeppsnamnet NANNY. Som grund för framställningen åberopades att i Onstad-rederiernas flotta under åren 1957–1978 med avbrott endast för åren 1966–1967 namnet NANNY burits av rederiets flaggskepp. För bevarande av denna namntradition ansökte man således om namnförbehåll för namnet NANNY. Ansökan kunde ej bifallas av sjöfartsregistret, emedan vid tiden för ansökan i skeppsregistret redan fanns införda två skepp men namnet NANNY; den ena ett fiskefartyg på 33 bruttoton med hemort i Herräng och det andra ett lastmotorskepp på 54 bruttoton med hemort i Torekov.

Oaktat någon förväxlingsrisk uppenbarligen ej kan föreligga mellan den nybyggda supertankern – Skandinavians största – som för övrigt ej väntas befara svenskt vatten och ovan angivna två små fartyg, lämnar gällande lagstiftning ej utrymme för att medge rätt till namnet NANNY för det nybyggda tankskeppet.

Den registermyndigheten genom övergångsbestämmelserna till sjölagen givna möjligheten att vid vite förelägga ägare till skepp att inom viss tid bestämma annat namn varunder skeppet kan registreras, bör enligt tingsrättens mening utvidgas till att jämväl omfatta det fall då ägare till skepp har att anmäla namn i samband med nyregistrering.

Rikspolisstyrelsen:

Enligt rikspolisstyrelsens bedömande är det ur identifierings- och tillsyns- punkt angeläget att registrerade skeppsnamn är särpräglade så att förväxling ej kan ske. Styrelsen är därför av den uppfattningen att nuvarande regler inom området bör bibehållas.

Styrelsen biträder förslaget om vitesföreläggande.

Sjöfartsverket:

Med hänsyn till de tankegångar som framförs i förarbetena till sjölagen i dess nuvarande lydelse, förefaller den av redareföreningen redovisade konsekvensen – enligt sjöfartsverkets uppfattning – knappast stå i överensstämmelse med intentionerna i nämnda lagförslag. Sjöfartsverket tillstyrker därför en ändring av bestämmelserna så att fartygsägare ges möjlighet att vid avregistrering förbehålla sig det avregistrerade fartygets namn, även i fall då annat registrerat fartyg bär samma namn. För ett sådant förbehåll bör dock krävas att särskilda skäl kan åberopas samt att förväxlingsrisk, såsom anges i justitiedepartementets promemoria september 1978, inte föreligger.

Vad därefter gäller regler om vite som påtryckningsmedel mot försumlig fartygsägare i namnärende, har sjöfartsverket ingen erinran mot att dylika regler införs.

Fiskeristyrelsen:

Ett traditionellt namnskick på skepp förekommer inom fiskerinäringen inom vissa rederier. Det finns säkert exempel på fartygsnamn som överförts från fartyg till fartyg inom samma fiskarsläkt sedan förra seklet.

Av skeppsregistret framgår att vissa fiskefartyg delar sitt namn med upp till 10–12 andra. Några större problem att identifiera fiskefartygen i olika sammanhang inom fiskeristyrningen föreligger knappast eftersom distriktsbeteckning och namn oftast är sammankopplade. Styrelsen har därför inget att invända mot redareföreningens framställan om att fartygsnamn som av tradition använts inom ett rederi eller som i fiskets fall en fiskarfamilj skall kunna förbehållas för viss tid i samband med avregistrering trots namnlighet med andra fartyg i registret.

Generaltullstyrelsen:

Generaltullstyrelsen anser att 6 § sjölagen bör ändras så att kravet på namnlighet ej skall gälla de fall reell förväxlingsrisk bedöms ej kunna uppkomma vid identifiering. Önskemålet om generell rätt att förbehålla skeppsnamn i samband med avregistreringar anser generaltullstyrelsen bör tillgodoses genom särskild föreskrift därom i nämnda paragraf.

Patent- och registreringsverket:

Det system som föreslagits av redareföreningen syftar till att öka möjligheten att inom ett rederi behålla ett för rederiet karaktäristiskt skeppsnamn, även om namnet finns registrerat för annat skepp. Eftersom förslaget inte medför att antalet skepp med samma namn ökar, blir risken för förväxling mellan skepp inte större om förslaget genomförs. Och om ett rederi på detta

sätt får behålla ett för rederiet karaktäristiskt skeppsnamn, leder förslaget snarast till minskad risk för misstag beträffande skepps rederitillhörighet. En förutsättning för att den föreslagna ordningen skall fungera är givetvis att skeppet, om det avyttras, inte i den nya ägarens hand tillåts behålla det gamla namnet. Om förslaget genomförs blir en konsekvens att det kommer att ta längre tid innan skeppsregistret blir fritt från skepp med samma namn. Olägenheten härav torde, såvitt patentverket kan bedöma saken, vara förhållandevis liten.

Såvitt patentverket förstår bör det vara möjligt att genomföra det i promemorian framförda förslaget, om man kan göra klara avgränsningar mellan skepp av olika storlek, art och användning, såsom skepp för fiske-, nöjes-, passagerar- och lastfart. Vid bedömningen av förväxlingsrisken bör det beaktas att namnet endast är ett moment vid ett skepps identifiering. För att undvika förväxling bör man kunna utnyttja övriga identifieringsdata i skeppsregistret, såsom hemvist och igenkänningssignal. Det finns enligt patentverket ej anledning att införa varumärkesrättsliga aspekter när det gäller förväxlingsrisk, eftersom alla skepp är i varumärkeslagens mening liknande varuslag.

Sveriges redareförening uttalar sitt stöd för förslaget.

Rederiföreningen för mindre fartyg:

Rederiföreningen får till fullo understödja Sveriges redareförenings skrivelse daterad 78-05-11 och vill som komplettering anföra namngivningen av ett tankfartyg Ekfjord, vilket efter mycket förhandlande visserligen fick namnet, men framställningen avstyrktes till att börja med hårdnackat av fartygsregistret med hänvisning till att det fanns en fiskebåt på ostkusten, som hette Ekefjord. Rederiet hade haft tankfartyg med namnet Ekfjord under många år och namnet ingår i firmanamnet.

Som rederiföreningen framhåller utgör fartygsnamnet en del av rederiets good will. Detta är lika viktigt för en trampredare vid förhandlingar om laster som för ett linjerederi vid marknadsföring av dess transporttjänster.

Bland shippingfolk säger ett fartygsnamn ofta lika mycket eller mer än omfattande specifikationer över prestanda. Det faktum att namn innehas av fiske- eller nöjesfartyg bör inte få hindra att detsamma fortsatt får användas för fraktfartyg. När fartygens cert avviker så mycket torde risken för förväxlingar vara mycket liten.

Vi understryker vikten av

att rederi skall kunna förbehålla sig rätten till fartygsnamn, som av hävd använts av rederiet och

att när handelsfartyg försäljes bör rederiet få återanvända namnet även om det finns annat fartyg registrerat med namnet.

Sveriges fiskares riksförbund:

SFR delar helt de synpunkter som framförts av Sveriges redareförening, där man pekar på att de nya reglerna föranlett vissa olägenheter. Det framhålls att redare hindras från att på ett nytt skepp bruka namn som av tradition har använts på rederiets fartyg om något annat registrerat skepp bär namnet. Redareföreningen hemställer om lagstiftning som tillåter ägare att trots namnlighet använda sådant "inarbetat" namn på nya fartyg.

Inom yrkesfisket förhåller det sig många gånger på samma sätt. Ett fiskelag vill använda samma namn, ofta också samma registreringsbeteckning, när man byter fartyg för att namnet är inarbetat. Fiskuppköpare köper ofta fisk som fångats av vissa fiskelag därför att man vet att denna fisk är speciellt välskött och av högsta kvalitet. Fiskarna säljer således ofta på sitt namn och sin registreringsbeteckning. Man är mycket mån om att denna tradition kan bibehållas.

Med hänsyn till vad ovan framhållits stöder SFR de ändringar som Sveriges redareförening föreslår i sin skrivelse 1978-05-11.

Sjöassuradörernas förening:

Sjöförsäkringsbolagens rutiner kan i viss mån försvåras om flera försäkrade fartyg har samma namn. Några förväxlingar eller andra olägenheter borde dock knappast behöva uppstå, om t. ex. ett handelsfartyg och ett fiskefartyg, än mindre ett nöjesskepp, skulle råka heta detsamma. Vi anser därför att Sveriges redareförenings hemställan är rimlig och vill tillstyrka en lagstiftning i enlighet med denna.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 1 februari 1979.	8
1 Inledning	8
2 Föredragandens överväganden	9
2.1 Båtregistreringsreglerna	9
2.2 Dispens från nationalitetskravet	15
2.3 Namnskicket för skepp	17
3 Hemställan	21
4 Beslut	21

Bilagor

1 Promemorian (Ds Ju 1978:6) Ny lag om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.	23
Förslag till ny båtregistreringslag	25
Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)	28
Förslag till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)	29
Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering	37
Förslag till förordning om ändring i rättshjälpskungörelsen (1973:248)	38
Förslag till förordning om ändring i vittnesersättningskungörelsen (1973:262)	39
1 Inledning	41
2 Nuvarande ordning	42
2.1 Allmänt om båtregistrering m. m.	42
2.2 De enskilda bestämmelserna i båtregistreringslagen (1975:604)	43
3 Behovet av ändrade regler för båtregistreringen m. m.	46
3.1 Registrering av vissa utländska båtar	46
3.2 Äganderättsprövningen vid båtregistreringen	46
3.3 Villkorade förvärv av båt	48
3.4 Dispens från nationalitetskravet i fråga om fartyg som ägs av utländska medborgare med fast hemvist i Sverige ...	49
4 Allmänna överväganden	49
4.1 Principerna för båtregistrets utformning	49
4.2 Närmare om utformningen av de nya båtregistreringsreglerna	52

4.2.1	Registrering av vissa utländska båtar	52
4.2.2	Äganderättsprövningen vid båtregistreringen . . .	53
4.2.3	Registerföringen och handläggningen av båtregisterärenden	54
4.2.4	Villkorade förvärv av båt	57
4.3	Dispens från nationalitetskravet i fråga om fartyg som ägs av utländska medborgare med fast hemvist i Sverige . . .	58
5	Specialmotivering	59
5.1	Förslaget till båtregistreringslag	59
5.1.1	Inledande bestämmelser	59
5.1.2	Registrering och anteckning av förvärv	61
5.1.3	Avregistrering	64
5.1.4	Beredningen av ärende om registrering m. m. . .	65
5.1.5	Biträde åt registermyndigheten	66
5.1.6	Övergångsbestämmelser	66
5.2	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) . . .	67
5.3	Förslaget till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)	67
5.3.1	4 kap. Båtregistret	67
5.3.2	5 kap. Gemensamma bestämmelser	68
5.3.3	6 kap. Nationalitetshandlingar	69
5.4	Övriga förslag till författningsändringar	70
2	Skrivelsen från Sveriges redareförening	71
3	Promemorian angående namnskicket för skepp	73
4	Sammanställningen av remissytanden	74