Regelförenkling för sjöfarten

Promemoria utarbetad av
Docent Johan Schelin
Axel Ax:son Johnsons institut
för sjörätt och annan transporträtt
Juridiska institutionen
Stockholms universitet
1 juli 2015

Innehåll

Promemorians huvudsakliga innehåll 7

1 Författningsförslag 9

1.1 Förslag till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart 9

1.2 Förslag till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare 14

1.3 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) 15

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1979:377)om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. 18

1.5 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929) 21

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1986:371)om flyttning av fartyg i allmän hamn 22

1.7 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) 23

1.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776)om skatt på energi 43

1.9 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 44

1.10 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) 46

1.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling 51

2 Uppdraget 55

3 Köp och försäljning av skepp 59

3.1 Lagstiftningsbehovet 59

3.2 Dödning av förkommen handling 64

3.3 Villkorad registrering 67

4 Skeppslega 69

4.1 Allmänt om skeppslega 69

4.2 Lagstiftningsbehovet 71

4.3 Inhyrning av utländska skepp.....74

4.4 Uthyrning av svenska skepp 80

4.5 Övrigt.....83

5 Mindre skepp och båtar 85

5.1 Lagstiftningsbehovet 85

5.2 Definitionen av skepp ändras 90

6 Pråmar och flytande utrustning 97

6.1 Lagstiftningsbehovet 97

6.2 Registreringsplikt..... 100

6.3 Sjösäkerhetsfrågor 102

6.4 Certifikat för inlandssjöfart..... 104

7 Fiskefartyg 105

8 Utveckling av fartygsregistret 107

8.1 Bakgrund 107

8.2 E-tjänster och andra funktioner 107

8.3 Avregistrering utan anmälan 110

9 Vissa myndighetsuppgifter 113

10 Ikraftträdande 115

10.1 Tiden för ikraftträdandet 115

10.2 Övergångsbestämmelser 116

11 Konsekvenser 119

11.1 Staten 119

11.2 Näringslivet och enskilda 122

11.3 Övrigt 123

12 Författningskommentar 125

12.1 Förslaget till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart 125

12.2 Förslaget till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare 132

12.3 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) 133

12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. 134

12.5 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929) 137

12.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1986:371)om flyttning av fartyg i allmän hamn 138

12.7 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) 139

1 kap. 139

12.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776)om skatt på energi 159

12.9 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 160

12.10 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) 161

12.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling 167

Promemorians huvudsakliga innehåll

I syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft antog den dåvarande regeringen den 17 januari 2013 en handlingsplan för den svenska sjöfartsnäringen (dnr N2013/342/TE). I handlingsplanen anger regeringen bland annat att det finns ett behov av att förenkla vissa bestämmelser i anslutning till fartygsregistret. I promemorian föreslås vissa lagändringar i syfte att underlätta köp och försäljning av skepp. Det gäller bestämmelser om ett snabbare förfarande vid dödning av pantbrev och inteckningar i skepp i utbyte mot att säkerhet ställs samt bestämmelser om villkorad registrering. Vidare föreslås att bestämmelserna avseende registrering av skepp i samband med skeppslega (bareboat-charter) ska ändras. Bland annat lämnas förslag om att ett svenskt skeppslegoregister ska införas som ett led i att förbättra möjligheterna för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt samt finansiera nya skepp.

I syfte att underlätta för skärgårdsrederierna samt fritidsbåtnäringen föreslås att registreringen av mindre skepp förenklas. Det åstadkoms genom att indelningen av fartyg i skepp och båtar ändras. Det föreslås även att ett särskilt register avseende pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg ska införas. Vidare lämnas förslag om vissa åtgärder i syfte att utveckla fartygsregistret samt att vissa myndighetsuppgifter ska överflyttas mellan Havs- och vattenmyndigheten, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Registrering enligt denna lag sker i pråmdelen i det fartygsregister som avses i 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:1009).

Pråmregistreringsärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av pråm eller flytande utrustning,
2. anteckning av förvärv av pråm eller flytande utrustning,
3. annan införing i fartygsregistrets pråmdel, som sker på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

2 § Som ägare av pråm eller flytande utrustning anses även den som innehar pråmen eller utrustningen på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt. Som ägare anses också den person som enligt 4 § andra stycket 2 brukar en pråm eller flytande utrustning.

Bestämmelserna om förvärv av pråm eller flytande utrustning gäller också förvärv av andel i sådan pråm eller utrustning.

Registrering och anteckning av förvärv

3 § Registrering i fartygsregistrets pråmdel sker under igenkänningssignal som avses i 1 kap. 8 § sjölagen (1994:1009).

4 § I fartygsregistrets pråmdel ska föras in pråm eller flytande utrustning som anges i andra stycket, om pråmen eller utrustningen används yrkesmässigt till sjöfart men inte kan anses utgöra fartyg. Det sagda gäller endast pråmar som har en största skrovlängd om minst fem meter eller flytande utrustning för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym om minst 30 m3.

Första stycket gäller varje pråm eller flytande utrustning som

1. ska anses som svensk enligt de förutsättningar som anges för fartyg i 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009),
2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här,

eller

3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler pråmen eller utrustningen för registrering.

5 § En pråm eller flytande utrustning som ska anses som svensk enligt de förutsättningar som anges för fartyg i 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009) eller som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen får även i andra fall än som anges i 4 § föras in i fartygsregistrets pråmdel om det med hänsyn till pråmens eller utrustningens typ och användning eller annars finns särskilda skäl att den registreras.

6 § En pråm eller flytande utrustning som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 2 sjölagen (1994:1009) ska föras in i fartygsregistrets pråmdel, om ägaren anmäler pråmen eller utrustningen för registrering.

7 § Ägare av en pråm eller flytande utrustning som är registreringspliktig men inte införd i fartygsregistrets pråmdel, ska skriftligen inom en månad från det att pråmen eller utrustningen blev registreringspliktig i hans eller hennes hand anmäla denna för registrering.

Den som har förvärvat en registrerad pråm eller flytande utrustning ska skriftligen inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i fartygsregistrets pråmdel. Den som anmäler en pråm eller flytande utrustning för registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av pråm eller flytande utrustning från den avlidne.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet enligt första eller andra stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av registermyndigheten.

Avregistrering

8 § En registrerad pråm eller flytande utrustning ska avregistreras, om den

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. på grund av överlåtelse eller av andra skäl inte längre kan vara införd i fartygsregistrets pråmdel,
3. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
4. inte är registreringspliktig och ägaren anmäler pråmen eller utrustningen för avregistrering hos registermyndigheten.

9 § Anmälan om avregistrering ska ske skriftligen.

Ska en pråm eller flytande utrustning avregistreras enligt 8 § 1–3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla pråmen eller utrustningen för avregistrering. Upphör en registrerad pråm eller flytande

utrustning genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att pråmen eller utrustningen anmäls för avregistrering.

Den som underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt andra stycket döms till penningböter.

10 § Föreligger sådana omständigheter att en pråm eller flytande utrustning ska avregistreras enligt 8 § 1–3 får registermyndigheten självmant låta avregistrera pråmen eller utrustningen.

Förfarandet i pråmregistreringsärenden

11 § Vid behandlingen hos registermyndigheten av pråmregistreringsärenden tillämpas inte bestämmelserna i 27 och 28 §§ förvaltningslagen (1986:223).

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i pråmregistreringsärenden och får med anledning av detta föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande som myndigheten behöver känna till för ändamålsenlig registerföring.

12 § Frågan om vem som ska vara införd i fartygsregistrets pråmdel som ägare till viss pråm eller flytande utrustning avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och de krav en ändamålsenlig registerföring ställer.

När ett ärendes beredning ger anledning till detta, 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.

13 § Hos registermyndigheten förs dagbok över pråmregistreringsärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanförs i akter.

14 § Beslut, som innebär att anmälan i pråmregistreringsärende bifalls, införs i fartygsregistrets pråmdel. Innebär beslut att anmälan inte bifalls, antecknas beslutet och skälen för detta i dagboken eller akten.

Har beslut i pråmregistreringsärende 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 ska iaktta.

Överklagande

15 § Ett beslut av registermyndigheten i ett pråmregistreringsärende får överklagas till Stockholms tingsrätt av den som beslutet rör, om det har gått honom eller henne emot. Ett beslut som inte är slutligt får överklagas endast i de fall som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid överklagande tillämpas lagen om domstolsärenden, om inte annat följer av denna lag.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

16 § Den som vill överklaga ett beslut av registermyndigheten ska göra det skriftligen. Skrivelsen ska ges in till registermyndigheten.

Om överklagandet avser ett slutligt beslut, ska skrivelsen ha kommit in till registermyndigheten inom tre veckor från den dag en underrättelse eller ett bevis om beslutet hölls tillgängligt för sökanden. Skrivelsen får dock alltid ges in inom fyra veckor från den dag då beslutet meddelades.

I fråga om klagotid för överklagande av sådant beslut som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden tillämpas bestämmelserna i 38 § första och andra styckena samma lag.

17 § När ett slutligt beslut med anledning av ett överklagande har vunnit laga kraft, ska beslutets innehåll antecknas i fartygsregistrets pråmdel.

18 § Kustbevakningen, Tullverket och Polismyndigheten biträder registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av pråmar och flytande utrustning följs. Dessa myndigheter har, liksom registermyndigheten, för detta ändamål rätt till tillträde till pråm eller flytande utrustning. De ska underrätta registermyndigheten om försummelser att följa bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

1.2 Förslag till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

1 § Är ägaren till ett fartyg registrerat i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel okänd kan registermyndigheten låta kalla ägaren och panthavarna genom kungörelse i Post- och Inrikes Tidningar. Kallelsen ska innehålla uppgifter om fartyget, registrerad ägare, registrerade innehavare av pantbrev samt en uppmaning till ägaren och innehavarna av pantbrev att anmäla till registermyndigheten senast en viss dag om de motsätter sig en avregistrering av fartyget och dödning av inteckningarna och inteckningshandlingarna. Tiden för anmälan ska vara ett år.

2 § Om tiden för anmälan enligt 1 § har gått ut och ägaren eller en innehavare av ett pantbrev inte har anmält att han eller hon motsätter sig en avregistrering, ska registermyndigheten döda inteckningshandlingarna och inteckningarna samt låta avregistrera fartyget ur registret.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.
2. Lagen upphör att gälla vid utgången av 2018.

1.3 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282)

dels att 59 och 60 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 §
Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid *han* tjänstgör ombord har befattning på fartyget.	Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid *arbetstagaren* tjänstgör ombord har befattning på fartyget.
I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53–55, 59, 60, 65, 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ motsvarande tillämpning.	I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27 *och* 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44 *och* 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53–55, 65 *och* 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ motsvarande tillämpning.
I andra stycket angivna	I andra stycket angivna

bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

59 §

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte ska gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande ska begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en sådan ansökan.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt

i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om med-bestämmande i arbetslivet.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, ska den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om änd-ringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

60 §[1]

Regeringen får förordna att denna lag helt eller delvis skall

[1] Senaste lydelse 1975:739.

gälla även sjöman på utländskt fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1979:377)om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att författningsrubriken och 2, 4 och 5 §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Lag (1979:377) om registrering av båtar *för yrkesmässig sjöfart m.m.*	**Lag (1979:377) om registrering av båtar**
	2 §
Som ägare av båt anses även den som innehar båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.	Som ägare av båt anses även den som innehar båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt. *Som ägare anses också den person som enligt 4 § första stycket 2 brukar en båt.*
Bestämmelserna om förvärv av båt gäller också förvärv av andel i båt.	Bestämmelserna om förvärv av båt gäller också förvärv av andel i båt.

4 §[2]

I fartygsregistrets båtdel *skall* föras in varje båt som anges i andra stycket, om båten används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten och båtens skrov har en största längd av minst fem meter. Även mindre passagerarbåtar skall föras in i fartygsregistrets båtdel, om de är konstruerade så att de kan föra fler än tolv passagerare.

Första stycket gäller varje båt som

1. skall anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket sjölagen (1994:1009),

2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här, eller

3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler båten för registrering.

I fartygsregistrets båtdel *ska* föras in varje båt *vars skrov har en största längd av minst 15 meter och som*

1. ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009),

2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här, eller

3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler båten för registrering.

I tillägg till detta ska varje båt som *uppfyller förutsättningarna i första stycket 1, 2 eller 3 föras in i fartygsregistrets båtdel om*

1. båten används yrkesmässigt till befordran av passagerare och är konstruerad för att föra fler än tolv sådana, eller

2. båten används yrkesmässigt till befordran av gods, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten och båtens skrov har en största längd av minst fem meter.

[2] Senaste lydelse 2001:379.

Regeringen får efter överenskommelse med främmande makt förordna om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i *första* stycket.	Regeringen får efter överenskommelse med främmande makt förordna om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i *andra* stycket 2.

5 §[3]

En båt som *skall* anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 *b* § *första stycket* sjölagen (1994:1009) eller som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen får även i andra fall än som anges i 4 § föras in i fartygsregistrets båtdel, om dess skrov har en största längd av minst fem meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller annars finns särskilda skäl att den registreras.	En båt som *ska* anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 *d* § sjölagen (1994:1009) eller som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen får även i andra fall än som anges i 4 § föras in i fartygsregistrets båtdel, om dess skrov har en största längd av minst fem meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller annars finns särskilda skäl att den registreras.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

[3] Senaste lydelse 2001:379.

1.5 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 2 § mönstringsslagen (1983:929) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	2 §[4]
Lagen gäller inte i fråga om fartyg med *mindre bruttodräktighet än 20* och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.	Lagen gäller inte i fråga om fartyg med *en största längd understigande 15 meter* och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.
Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för annan sjöpersonal än däcks- och maskinpersonal och telegrafister. Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *skall* gälla för sådan personal som undantas.	Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för annan sjöpersonal än däcks- och maskinpersonal och telegrafister. Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som *ska* gälla för sådan personal som undantas.
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning *eller för inhyrda utländska fartyg* meddela föreskrifter om eller	Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om

[4] Senaste lydelse 2007:94.

i enskilda fall besluta om ytterligare undantag från lagens tillämpning.	ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018 i fråga om 2 § första stycket och i övrigt den 1 juli 2017.

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1986:371)om flyttning av fartyg i allmän hamn

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 1 § lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 §
Ett fartyg i allmän hamn får flyttas av hamninnehavaren, om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter.	Ett fartyg i allmän hamn får flyttas av hamninnehavaren, om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. *Med fartyg jämställs enligt denna lag pråm eller flytande utrustning som är registrerad i fartygsregistrets pråmdel. En hänvisning till fartygsregistret ska i sådana fall anses avse pråmdelen.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

1.7 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 2 kap. 5 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 b, 2, 6 och 8 §§, 2 kap. 1, 6, 15, 24, 25 och 29 §§, 3 kap. 25 och 31 §§, 18 kap. 10 och 21 §§ och 21 kap. 11 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 1 kap. 1 c, 1 d och 1 e §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	1 b §[5]
Regeringen eller *efter regeringens bemyndigande Sjöfartsverket* får medge att *även andra fartyg än de* som *avses* i *1 eller 1 a § skall* anses som svenska och vara *berättigade* att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om *fartygets* drift står under ett avgörande svenskt inflytande *eller om ägaren har fast hemvist i Sverige*.	Regeringen eller *den myndighet som regeringen bestämmer* får medge att *ett utländskt skepp* som i *huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) ska* anses som svenskt och vara *berättigat* att föra svensk flagg *under upplåtelsetiden, dock högst fem år*. Ett sådant medgivande får lämnas bara om *skeppets* drift står under ett avgörande svenskt inflytande *och tillstånd för sådan registrering*

[5] Senaste lydelse 1997:266.

har inhämtats av den utländska registermyndigheten. Om förutsättningarna för medgivandet inte längre är uppfyllda ska detta återkallas. Ansökan om medgivande görs av ägaren eller efter tillåtelse av ägaren, nyttjanderättshavaren.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

I fråga om sådant skepp och arbete ombord på sådant skepp för vilket medgivande finns enligt första stycket, tillämpas svensk rätt med undantag för 2 kap. 2–4, 7, 9–13 och 22 §§, 23 § första stycket 2–10 och andra stycket, 24 § första stycket, 25–28 §§ samt 3 kap. 1–35 §§ denna lag.

1 c §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge att ett svenskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) till fysisk eller juridisk person med hemvist utomlands under upplåtelsetiden ges en annan nationalitet förutsatt att den fysiska eller juridiska personen övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift.

Under upplåtelsetiden anses ett sådant skepp inte som svenskt annat än i fråga om registrering, inskrivning av äganderätt, inteckning och upplåtelse av panträtt enligt bestämmelserna i 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§ denna lag. Ett medgivande kan lämnas för en period om högst fem år. Medgivandet kan sedan förlängas.

Ett medgivande enligt första stycket får endast lämnas om det kan anses förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Om förutsättningarna för medgivandet inte längre är uppfyllda ska detta återkallas. Ansökan om medgivande görs av ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, redaren.

1 d §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge att *även andra fartyg än de* som *avses* i *1, 1 a eller 1 b § ska* anses som svenska och vara *berättigade* att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om *fartygets* drift står under ett avgörande

svenskt inflytande *eller om ägaren har fast hemvist i Sverige*.

1 e §

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får därvid bestämma vad som ska iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

2 §[6]

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.

Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) *skall* med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen *skall* vara uppdelad i

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp,

2. en båtdel som innehåller

Fartyg, vars skrov har en största längd *överstigande 24* meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) *ska* med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen *ska* vara uppdelad i

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp,

2. en båtdel som innehåller

[6] Senaste lydelse 2001:384.

uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,	uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige.	3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige,
	4. en skeppslegodel som innehåller uppgifter om skepp för vilka medgivande lämnats enligt 1 b §,
	5. en pråmdel som innehåller uppgifter om pråmar och flytande utrustning som registrerats enligt lagen (2017:000) om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart.
6 §[7]	
Ett skepp som förs in i fartygsregistrets skeppsdel *skall* ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. *Det skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel och får inte göra intrång i ett särpräglat namnskick, som används av en annan skeppsägare.*	Ett skepp som förs in i fartygsregistrets skeppsdel *eller skeppslegodel ska* ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. *Ett namn som är ägnat att väcka anstöt får inte godkännas av registermyndigheten.*
Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en	Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en

[7] Senaste lydelse 2001:384.

viss tid bestämma ett namn *som uppfyller kraven i första stycket*. I föreläggandet får vite sättas ut.	viss tid bestämma ett namn. I föreläggandet får vite sättas ut.
Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.	
8 §[8]	
Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets *skepps- eller båtdel skall* ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering *skall* såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.	Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets *skepps-, båt- eller skeppslegodel ska* ha en igenkänningssignal. *Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning som förs in i fartygsregistrets pråmdel.* För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar, pråmar och flytande utrustning av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering *ska* såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen. *Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning.*
Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras	Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras

[8] Senaste lydelse 2001:384.

båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning.	båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning. *Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning.*

2 kap.

1 §[9]

Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § *eller 1 b § första stycket* ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.	Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 d § ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.

Följande andra skepp ska föras in i fartygsregistrets skeppsdel, om ägaren begär det:

1. skepp som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i Sverige, om

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

– skeppet till hälften eller mer ägs av fysiska personer som är medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av juridiska personer som har bildats enligt lagstiftningen i ett sådant land och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom samarbetsområdet,

2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Ett skepp för vilket

[9] Senaste lydelse 2012:353.

medgivande lämnats enligt 1 kap. 1 b § ska föras in i fartygsregistrets skeppslegodel om ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, redaren begär det.

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål inte ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.

Ett skepp ska registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge ska registreras under signalbokstäver. Dessa ska tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i fartygsregistrets skeppsdel. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

5 §[10]

Genom inskrivning i fartygsregistrets skeppsdel kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen inte tydligt skiljer sig från varandra, skall registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är

[10] Senaste lydelse 2001:384.

skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret när ett skepp har registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp.

6 §[11]

Ett registrerat skepp *skall* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,

2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,

3. inte längre är registreringspliktigt,

4. registrerats enligt 1 § andra stycket 1 eller 2 och förutsättningarna som anges där inte längre är uppfyllda eller ägaren begär avregistrering, eller

5. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge

Ett registrerat skepp *ska* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,

2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,

3. inte längre är registreringspliktigt,

4. registrerats enligt 1 § andra stycket 1 eller 2 *eller tredje stycket* och förutsättningarna som anges där inte längre är uppfyllda eller ägaren begär avregistrering, eller

5. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge

[11] Senaste lydelse 2001:384.

skall avregistreras om det som skepp förs över till fartygssregistrets skeppsdel eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 5 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen *skall* ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige. Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

ska avregistreras om det som skepp förs över till fartygssregistrets skeppsdel eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 5 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen *ska* ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige. Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

15 §[12]

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller

[12] Senaste lydelse 2001:384.

skeppsbygge,	skeppsbygge, *och*
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och	*4. annan införing i fartygsregistrets skepps-, skeppsbyggnads- eller skeppslegodel som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.*
5. annan införing i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.	

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

24 §[13]

En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt *skall* avföras ur registret *skall* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.	En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt *ska* avföras ur registret *ska* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

[13] Senaste lydelse 2001:384.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering *skall* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv *skall* bestämmelserna i 23 § första stycket 4–10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn *skall* skrivas in i eller avföras ur fartygsregistrets skeppsdel *skall* avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits *eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §*.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering ska avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv *ska* bestämmelserna i 23 § första stycket 4–10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn *ska* skrivas in i eller avföras ur fartygsregistrets skeppsdel *ska* avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits.

25 §[14]

Om ett utländskt skepp har blivit svenskt eller begärts registrerat här, får det föras in i fartygsregistrets skeppsdel endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands *skall* det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i

Är skeppet nybyggt utomlands *ska* det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i

[14] *Senaste lydelse 2001:384.*

vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

På ansökan kan dock ett skepp villkorligt registreras i det svenska fartygsregistrets skeppsdel under en period om högst en månad om det är nödvändigt för att skeppet ska kunna slutgiltigt avregistreras i det utländska registret. En villkorad registrering medför inte någon rätt till inskrivning av äganderätten eller inteckningar. En villkorad registrering ska särskilt antecknas i fartygsregistrets skeppsdel. Har fartyget inte slutgiltigt avregistrerats i det utländska registret när den utsatta tiden löper ut förfaller den villkorade registreringen. Detta gäller också i fråga om villkorad registrering i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

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

Om ett skepp eller skeppsbygge *ska* avregistreras för att registreras utomlands, *ska* på sökandens begäran beslutas att egendomen *ska* avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

29 §[15]

Om registermyndigheten finner att en införing i fartygsregistrets skepps- eller *skeppsbyggnadsdel* innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, *skall* införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i nämnda registerdelar till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, *skall* det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, *skall* registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om

Om registermyndigheten finner att en införing i fartygsregistrets skepps-, *skeppsbyggnads-* eller *skeppslegodel* innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, *ska* införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i nämnda registerdelar till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, *ska* det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, *ska* registermyndigheten ge den

[15] Senaste lydelse 2001:384.

han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 22 kap. 6 § *skall* ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövligt.

som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 22 kap. 6 § *ska* ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövligt.

Beslut om rättelse *skall* meddelas genom införing i fartygsregistrets skepps- eller *skeppsbyggnadsdel*. Skälen för beslutet *skall* antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, *skall* en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen *skall* krävas tillbaka, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Beslut om rättelse *ska* meddelas genom införing i fartygsregistrets skepps-, *skeppsbyggnads-* eller *skeppslegodel*. Skälen för beslutet *ska* antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, *ska* en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen *ska* krävas tillbaka, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1998:204) i fråga om

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1998:204) i fråga om

personuppgifter i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel.	personuppgifter i fartygsregistrets skepps-, *skeppsbyggnads-* eller *skeppslegodel*.

3 kap.

25 §

Om det inte finns något hinder enligt 24 §, *skall* inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.	Om det inte finns något hinder enligt 24 §, *ska* inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.
Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen *(1927:85)* om dödande av förkommen handling.	Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen *(2011:900)* om dödande av förkommen handling.

31 §

På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får en inteckning dödas (dödning).

Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen *(1927:85)* om dödande av förkommen handling.	Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen *(2011:900)* om dödande av förkommen handling.

18 kap.

10 §[16]

Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som	Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som

[16] Senaste lydelse 1996:268.

enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen *skall* hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna *skall* vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen *ska* hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna *ska* vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring *skall* rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *Sjöfartsverket* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *skall* uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst

Vid sammanträde för sjöförklaring *ska* rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *ska* uppta minst tjugo personer. Om det

fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *skall* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han *eller hon* inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *ska* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske *skall* vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske *ska* vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är

ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.	ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar.

Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

21 §

Sjöfartsverket skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen *skall* hållas tillgänglig hos de tingsrätter som *Sjöfartsverket* anger.	*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska* varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen *ska* hållas tillgänglig hos de tingsrätter som *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* anger.

21 kap.

11 §[17]

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp	För en domsaga vars tingsrätt får ta upp

[17] Senaste lydelse 1995:1081.

dispaschmål *skall Sjöfartsverket* varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot *skall* vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

dispaschmål *ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot *ska* vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

2. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska efter ikraftträdandet handlägga ärenden om medgivande enligt 1 kap. 1 b § i dess äldre lydelse som har

inletts hos Sjöfartsverket. Sjöfartsverket ska överlämna handlingarna till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

3. Skepp för vilka medgivande har enligt 1 kap. 1 b § i dess äldre lydelse och som upplåtits i huvudsak obemannade med nyttjanderätt (skeppslega) ska överföras från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets skeppslegodel. Detta gäller dock inte om inteckning sökts eller beviljats i skeppet före ikraftträdandet. Upphör sådant skepp att besväras av inteckning efter ikraftträdandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

4. Båtar som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska överföras till fartygsregistrets båtdel. Detta gäller dock inte om inteckning sökts eller beviljats i båten före ikraftträdandet. Upphör sådan båt att besväras av inteckning efter ikraftträdandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

5. Pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg, men som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska överföras till fartygsregistrets pråmdel. Detta gäller dock inte om inteckning sökts eller beviljats i pråmen eller den flytande utrustningen före ikraftträdandet. Upphör sådan pråm eller flytande utrustning att besväras av inteckning efter ikraftträdandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

1.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776)om skatt på energi

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 1 kap. 6 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

1 kap.

6 §

Med skepp förstås fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Med båtar avses andra fartyg.	Med skepp förstås *enligt denna lag* fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Med båtar avses *enligt denna lag* andra fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

1.9 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 64 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

64 kap.

5 §[18]

Med anställning på ett EES-handelsfartyg avses anställning på ett fartyg som är registrerat i ett fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska	Med anställning på ett EES-handelsfartyg avses anställning på ett fartyg som är registrerat i ett fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska

[18] Senaste lydelse 2007:764.

samarbetsområdet (EES) och som används till handelssjöfart eller befordran av passagerare eller till något annat ändamål som har samband med handelssjöfarten. Om fartyget hyrs ut i huvudsak obemannat till en redare som inte hör hemma inom EES, anses sjömannen anställd på ett EES-handelsfartyg bara om han är anställd hos fartygets ägare eller hos en arbetsgivare som ägaren anlitar.

Med anställning på ett EES-handelsfartyg likställs anställning på ett handelsfartyg som är registrerat i en stat utanför EES och som en redare som hör hemma inom EES hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos en arbetsgivare som redaren anlitar.

samarbetsområdet (EES) och som används till handelssjöfart eller befordran av passagerare eller till något annat ändamål som har samband med handelssjöfarten. Om fartyget hyrs ut i huvudsak obemannat till en redare som inte hör hemma inom EES, anses sjömannen anställd på ett EES-handelsfartyg bara om han *eller hon* är anställd hos fartygets ägare eller hos en arbetsgivare som ägaren anlitar.

Med anställning på ett EES-handelsfartyg likställs anställning på ett handelsfartyg som *i grunden* är registrerat i en stat utanför EES och som en redare som hör hemma inom EES hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos en arbetsgivare som redaren anlitar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

1.10 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

dels att 3 kap. 1–2, 4 och 10 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 1 a § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	1 a §
	Bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§, 5 kap. 1 § första stycket 1, 5 § 1, 6 och 20 §§, 6 kap. 1 § första stycket 1, 2 och 8, och 14 §, 7 kap. 2 § 1, 3 § första stycket 1, 6 § 1, 4 a och 6, och 8 §, 8 kap. 1 § första stycket 1 och andra stycket, 2 § 1 och 8, och 7 §, samt 9 kap. 1 § och 3 § första stycket 3 och andra stycket ska gälla även i fråga om svenska pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg under förutsättning att pråmen eller utrustningen används yrkesmässigt till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller till sjöfart utanför sjöterritoriet.
	I övrigt ska en pråm eller flytande utrustning som anges

i första stycket och som används till sjöfart tillsammans med ett fartyg anses utgöra en enhet vid tillämpningen av denna lag. Det sagda gäller även i fråga om utländska pråmar och flytande utrustning som används yrkesmässigt till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium.

Beträffande pråmar och flytande utrustning som trafikerar inre vattenvägar finns särskilda bestämmelser om certifikat i 3 kap. 1 a och 1 b §§, 2 § tredje stycket samt 7 § andra meningen.

3 kap.

1 §[19]

Ett svenskt fartyg *som* har en *bruttodräktighet* av minst *20* eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om *bruttodräktigheten är minst 100*.

Ett svenskt fartyg *vars skrov* har en *största längd* av minst *15 meter* eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om *den största längden hos skrovet överstiger 24 meter*.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

[19] Senaste lydelse 2013:986.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.	Fartyg *samt pråmar* och flytande utrustning*, vilka inte utgör fartyg,* som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

1 a §[20]

Följande fartyg ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen: 1. passagerarfartyg, 2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg som avses i 3 eller flytande utrustning, och 3. andra fartyg som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m3.	Följande fartyg *och pråmar, vilka inte utgör fartyg,* ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen: 1. passagerarfartyg, 2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg eller pråmar som avses i 3 eller flytande utrustning, och 3. andra fartyg *samt pråmar, vilka inte utgör fartyg, och* som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka

[20] Senaste lydelse 2013:986.

produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m3.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Havsgående fartyg som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

Havsgående fartyg *samt pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg,* som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

1 b §[21]

Fartyg *eller* flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något gemenskapscertifikat enligt 1 a §.

Fartyg *samt pråmar och* flytande utrustning, *vilka inte utgör fartyg,* som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något gemenskapscertifikat enligt 1 a §.

2 §[22]

Ett svenskt passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat ska det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende ska fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de

[21] Senaste lydelse 2013:986.
[22] Senaste lydelse 2013:986.

åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg ska ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Fartyg och flytande utrustning som har något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Fartyg *samt pråmar* och flytande utrustning, *vilka inte utgör fartyg,* som har något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

4 §[23]

För ett fartyg som har en *bruttodräktighet* av minst *20* och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *skall* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

För ett fartyg som har *ett skrov med en största längd* av minst *15 meter* och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *ska* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

10 §[24]

För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en *bruttodräktighet* av minst *20* som transporterar gods eller passagerare *skall* säkerhetsbesättning fastställas.

För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med *ett skrov av* en *största längd* av minst *15 meter* som transporterar gods eller passagerare *ska* säkerhetsbesättning fastställas.

[23] Senaste lydelse 2008:378.
[24] Senaste lydelse 2003:364.

På begäran *skall* säkerhetsbesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som *skall* köpas från någon annan.	På begäran *ska* säkerhetsbesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som *ska* köpas från någon annan.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018 i fråga om 3 kap. 1, 4 och 10 §§ och i övrigt den 1 juli 2017.

2. Certifikat utfärdade före ikraftträdandet gäller enligt sin lydelse.

1.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att det i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling ska införas fyra nya paragrafer, 23 a–23 d §§, och närmast före 23 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Ställande av säkerhet
	23 a §
	Den som ansöker om dödande av inteckningshandling eller inteckning i skepp har rätt att samtidigt med ansökan ställa säkerhet i utbyte mot att inteckningshandlingen eller

inteckningen dödas innan den tid som bestämts i föreläggandet har gått till ända. Förekomsten av en säkerhet ska antecknas i fartygsregistrets skeppsdel.

23 b §

Säkerheten ska uppgå till pantbrevets belopp samt ett tillägg om femton procent av pantbrevets belopp. Utöver detta ska säkerheten även innefatta ränta på tillägget beräknad från den dag då säkerheten ställdes och fram till och med den dag då tiden för anmälan i föreläggandet löper ut. Räntan på tillägget beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar den av Riksbanken fastställda vid tiden då säkerheten ställdes gällande referensräntan enligt 9 § räntelagen (1075:635) ökad med fyra procentenheter. Förändringar som inträffar efter det att säkerheten har ställts ska inte beaktas.

Den inbetalade säkerheten ska genast placeras på ett räntebärande konto. Räntan tillfaller den som slutligen lyfter beloppet.

23 c §

När tiden för anmälan har gått ut enligt 23 a § och det inte finns någon omständighet som visar eller ger skälig anledning att anta att inteckningshandlingen finns i behåll eller som utgör skälig anledning att låta inteckningen fortsätta gälla ska säkerheten återbetalas.

23 d §

Uppkommer tvist om panträtten får inskrivningsmyndigheten inte betala ut säkerheten förrän tvisten blivit genom lagakraftvunnen dom, förlikning eller på annat sätt slutgiltigt avgjord.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

2 Uppdraget

I syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft antog den dåvarande regeringen den 17 januari 2013 en handlingsplan för den svenska sjöfartsnäringen (dnr N2013/342/TE). I planen uttalade regeringen att den svenska sjöfartsnäringen är av stor betydelse för landet. Ändamålsenliga sjötransporter är viktiga för den svenska exportindustrin och den svenska utrikeshandeln. Sjöfartsnäringen utgör även en betydelsefull del av det så kallade maritima klustret. Utveckling och tillverkning av utrustning till fartyg samt driften av hamnar och terminaler kräver erfarenhet från arbete till sjöss. Existensen av en svensk handelsflotta är också av betydelse för Sveriges möjligheter att fortsatt kunna påverka och vara pådrivande i sjöfartsfrågor på internationell nivå, särskilt i miljö- och säkerhetsfrågor.

Handlingsplanen innehöll en rad förslag till företagsfrämjande och transportpolitiska åtgärder i syfte att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Det har bland annat resulterat i att sjöfartsstödet utvidgats till att omfatta fler fartygskategorier. Vidare har ett förslag till ett tonnageskattesystem lagts fram i betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4).

I handlingsplanen anger regeringen även att det finns ett behov av att förenkla vissa bestämmelser i anslutning till fartygsregistret i syfte att förbättra företagsklimatet inom sjöfartsnäringen. Förenklingen tar sikte på olika delar av sjöfartsnäringen. Beträffande de rederier som bedriver stor-

sjöfart är det fråga om att underlätta in- och utflaggning av skepp i samband med köp och försäljning av dessa. Det gäller frågor om villkorad registrering samt hanteringen av pantbrev och inteckningar. Vidare finns det skäl att göra en översyn av bestämmelserna rörande registrering av skepp i samband med skeppslega (bareboatcharter) i avsikt att förbättra möjligheterna för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt samt finansiera nya skepp.

I fråga om de mindre rederierna, fritidsbåtföretagen samt fiskerinäringen gör sig andra behov av förenkling gällande. Här finns anledning att förenkla registreringen av mindre skepp i syfte att underlätta framförallt administrationen för de mindre skärgårdsrederierna samt för tillverkare och säljare av fritidsbåtar. Det finns även behov av att se över bestämmelserna om registrering av och tillsyn över pråmar och flytande utrustning. Beträffande fiskefartygen finns det skäl att överväga vilken myndighet som i framtiden ska ansvara för tilldelningen av distriktsbeteckningar.

Även andra näringar som exempelvis banknäringen berörs av regelförenklingarna eftersom registreringen av såväl skepp som båtar är nära kopplad till finansieringen av dessa.

Andra behov av förenkling som identifierades i handlingsplanen hänger samman med moderniseringen av fartygsregistret och hanteringen av registerärenden. Det gäller frågor om datapantbrev, kopplingen mellan fartygsregistret och andra statliga register, olika former av e-tjänster i fartygsregistret samt förenklad avregistrering av fartyg.

Vidare har Transportstyrelsen i brev till Regeringskansliet den 2 maj 2012 framställt en begäran om att vissa myndighetsuppgifter ska överföras från Sjöfartsverket till styrelsen. Det gäller uppgiften att lämna medgivande i fråga om registrering av fartyg som saknar svensk nationalitet samt uppgiften att upprätta förteckningar över lämpliga sakkunniga ledamöter vid sjöförklaring och i dispaschmål samt över besiktningsmän.

Den 20 januari 2014 slöts en överenskommelse mellan Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och Stockholms

universitet om att låta docenten Johan Schelin vid Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt, Juridiska institutionen, utreda frågan. Under utredningen tillkom även uppdraget att hantera Transportstyrelsens begäran. Utredningen skulle redovisas senast den 31 december 2014. Därefter förlängdes utredningstiden fram till och med den 31 mars 2015. Till utredningen har varit knuten en referensgrupp med representanter för Transportstyrelsen, Svenska Bankföreningen, Sveriges Redareförening samt vissa advokater som hanterar frågor rörande finansiering och registrering av fartyg. Inom ramen för utredningen har även företrädare för Skärgårdsredarna, Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD) samt Sweboat konsulterats. Samråd har skett med Havs- och vattenmyndigheten.

3 Köp och försäljning av skepp

3.1 Lagstiftningsbehovet

Bedömning: Det finns ett behov av att modernisera systemet för registerpantsättning i syfte att underlätta genomförande av köp och försäljning av skepp. Förslagen bör dock begränsas till vad som framstår som praktiskt möjligt att genomföra utan att skeppshypoteket ändras i grunden, närmast vissa frågor om dödning av pantbrev och inteckningar samt villkorad registrering. Sverige bör vidare aktivt arbeta för att förhandlingar om ett nytt protokoll till 2001 års konvention om internationella säkerheter i mobilt lösöre (Kapstadskonventionen) avseende skepp tas upp.

Pantbrev och pantsättning

Det svenska fartygsregistret framstår idag som föråldrat. Rent tekniskt sett finns det ett behov av att byta ut datasystemet mot ett modernare system. Transportstyrelsen arbetar med att förbereda upphandlingen av ett sådant. Det är emellertid oklart exakt hur specifikationerna för det nya systemet ska se ut med undantag för att det givetvis måste klara av att hantera såväl de offentligrättsliga som de civilrättsliga funktioner fartygsregistret fyller idag.

Även det juridiska systemet för registerpantsättning av skepp (skeppshypoteket) framstår som omodernt i sig. Till skillnad mot vad som gäller i fråga om fastigheter saknas möjlighet att utfärda så kallade datapantbrev genom registrering i ett pantbrevsregister. I stället används enbart ett system med utfärdade av skriftligt pantbrev som bevis om inteckningen. Ägaren till pantbrevet överlämnar sedan detta som pant för fordringen tillsammans med skuldebrevet enligt 3 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). I samband med att ett skepp avregistreras ur det svenska fartygsregistret måste inteckningarna dödas och pantbreven ges in (3 kap. 31 och 32 § sjölagen). Det inträffar emellertid att pantbrev förkommer och för det ändamålet finns ett särskilt dödningsförfarande i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling. Lagen har ersatt 1927 års lag med samma namn. Ett sådant dödningsförfarande avseende pantbrev och inteckningar tar emellertid minst ett år att genomföra. Skälet till att dödningsförfarandet tar så pass lång tid är naturligtvis att kreditsäkerheten i första hand ska tillgodoses. Samtidigt riskerar ett utdraget förfarande att leda till att omsättningen av skepp försvåras. Det faktum att ett pantbrev avseende ett i sammanhanget mindre belopp saknas kan i värsta fall leda till att försäljningen av skeppet går om intet. Det sagda framstår som allvarligt eftersom sjöfartskonjunkturen och därmed marknadsvärdena på skepp snabbt kan förändras.

Överföring av inteckningar med fortsatt giltighet

Inteckningar i skepp registrerade i utländska fartygsregister kan heller inte överföras till det svenska registret på liknande sätt som i fråga om luftfartyg. I stället måste inteckningarna i det utländska registret dödas och nya inteckningar i det svenska fartygsregistret beviljas och pantbrev utfärdas. Det skapar en osäkerhet kring kreditgivningen där borgenärerna under överföringen mellan registren i värsta fall kan sakna panträtt i skeppet. Det finns även en risk för att inteck-

ningarna i det svenska registret beviljas på ett sätt som inte motsvarar hur dessa såg ut i det utländska register från vilket skeppet överfördes.

Överföringen av skepp till det svenska fartygsregistret

Ett ytterligare problem gäller den praktiska hanteringen av överföringen av skepp från utländska fartygsregister till det svenska registret. Det är i dagsläget inte möjligt att lämna en ansökan om inskrivning digitalt till fartygsregistret. En högst väsentlig begränsning ligger också i att inskrivningsdagen endast hålls till klockan tolv på dagen (2 kap. 15 § andra stycket sjölagen). På grund av tidsskillnaderna skapar detta svårigheter vid avslut av internationella köp och försäljningar av fartyg i fråga om upprättande av nya krediter och överföringen av köpeskillingen för fartyget.

Ett annat problem i sammanhanget är att det i vissa fall kan ta tid att få fram de originalhandlingar som krävs för ett beslut om slutgiltig avregistrering i det utländska fartygsregistret. På grund av bestämmelsen i 2 kap. 25 § sjölagen kan skeppet då inte registreras i det svenska fartygsregistret. Visserligen finns det en viss möjlighet att utsträcka tiden för beslutet om registrering enligt 2 kap. 26 § sjölagen, men fortfarande gäller att beslutet måste fattas samma kalenderdag. I värsta fall riskerar köparen och säljaren här att hamna i en situation där skeppet varken kan registreras i det svenska fartygsregistret eller avregistreras i det utländska registret.

Begränsningar avseende valet av åtgärder

De ovan beskrivna problemen vid köp och försäljning av skepp visar att det finns ett behov av att se över bestämmelserna om registerpantsättning i syfte att underlätta omsättningen av skepp, särskilt i internationella sammanhang. Förslagen bör dock begränsas till vad som framstår praktiskt möjligt att

genomföra utan att skeppshypoteket ändras i grunden. Mer ingripande förändringar fordrar mer allmänna sakrättsliga överväganden som inte ryms inom den nu aktuella utredningen. Det gäller särskilt frågan om ett allmänt införande av ett system med digitala ansökningar om inskrivning samt datapantbrev (se dock avsnitt 8.2). Medan det svenska fastighetsregistret endast berör svenska förhållanden måste beträffande frågan om datapantbrev hänsyn tas till att digitala dokument inte accepteras i alla rättsordningar. Än mindre föreligger det någon bred internationell enighet om en standard för digitala signaturer, vilka är nödvändiga vid digitala ansökningar om inskrivning.

Beträffande överföring av inteckningar med fortsatt giltighet mellan olika nationella register finns ett sådant system inom luftfarten. Systemet bygger på 1948 års konvention rörande internationellt erkännande till rätt i luftfartyg, den så kallade Genèvekonventionen. Det är således fråga om ett ömsesidigt erkännande från de fördragsslutande staternas sida där dessa förpliktar sig att inte registrera ett luftfartyg om inte samtliga rättighetshavare ger sitt samtycke till detta (artikel IX). Till följd av detta regleras i 7 § lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg att en rättighetshavare har rätt att få sin rättighet inskriven om den är av sådan beskaffenhet att den enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg kan skrivas in i det svenska registret. En rättighetshavare har tre månader på sig att söka inskrivning i det svenska registret för att rättigheten ska gälla med samma förmånsrätt som i det utländska registret. På sjörättens område saknas däremot en liknande internationell reglering. Konventionerna på området i form av 1967 års internationella konvention om harmonisering av vissa bestämmelser om sjöpanträtt och skeppshypotek respektive 1993 års internationella konvention om sjöpanträtt och skeppshypotek bygger istället enbart på att avregistrering av fartyget inte får ske utan rättighetshavarnas skriftliga samtycke med undantag

för vid exekutiva försäljningar. Sverige har tillträtt 1967 års konvention. Även om det i och för sig skulle vara möjligt för Sverige att ensidigt erkänna utländska rättigheter i ett fartyg framstår det som svårt att inom ramen för den föreliggande utredningen fullt ut överblicka konsekvenserna av en sådan ordning. Visserligen erkänns utländska rättigheter i utländska fartyg enligt 3 kap. 19 § sjölagen, men att ge de utländska rättighetshavarna en automatisk rätt till inskrivning av dessa rättigheter vid en inflaggning av fartyget till Sverige skulle i dagsläget föra för långt. Det gäller särskilt som formerna för pantsättningen och rättsverkningarna av denna kan se mycket annorlunda ut i olika rättsordningar.

På samma sätt framstår det som svårt att utsträcka fartygsregistrets öppettider genom att förlänga inskrivningsdagen. Det hänger samman med att rättsverkningarna av en registrering i det svenska fartygsregistret i stor utsträckning knyts till inskrivningsdagens slut. Det sagda gäller bland annat bestämmelserna om panträttens giltighet och godtrosförvärv (se 2 kap. 9, 10 och 13 §§ sjölagen). Att utsträcka inskrivningsdagen till klockan 24.00 för att möjliggöra registrering hela dygnet skulle i praktiken medföra att de flesta registreringar fick genomföras vid midnatt i stället för som idag vid lunch. Ett alternativ vore naturligtvis att i likhet med det norska fartygsregistret, knyta rättsverkningarna till klockslaget för registreringen. En sådan ändring fordrar emellertid att det nuvarande systemet för registerpantsättning av skepp ändras i grunden och sådana förändringar bedöms inte rymmas inom ramen för den föreliggande utredningen.

Det kan också ifrågasättas om det bör läggas alltför stora resurser på att omarbeta de svenska nationella bestämmelserna om pantsättning av skepp. Beträffande annan mobil egendom som luftfartyg, rullande järnvägsmateriel och satelliter utvecklas nu olika internationella kreditregister inom ramen för 2001 års konvention om internationella säkerheter i mobilt lösöre, den så kallade Kapstadskonventionen. Den är uppbyggd som en paraplykonvention med tillhörande proto-

koll avseende de olika typerna av mobil egendom. Beträffande luftfartyg har ett internationellt kreditregister redan tagits i bruk i form av det så kallade Kapstadsregistret. Det medför den fördelen att ett flygplan kan omsättas internationellt utan att de inskrivna rättigheterna behöver flyttas mellan olika nationella register. Detta innebär i sin tur minskade kostnader för flygbolagen vid köp och försäljning samt leasing av flygplan. Samtidigt har säkerheten för kreditgivarna ökat genom att konventionen vunnit stor anlutning och att de inskrivna rättigheterna därmed respekteras i många olika länder.

Det totala antalet fartyg i världshandelsflottan uppgick år 2013 enligt statistik från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (European Maritime Safety Agency, EMSA) till drygt 81 500.[25] Majoriteten av dessa kan antas segla i internationell fart samt under sin ekonomiska livslängd omsättas internationellt. Det talar för att det i linje med vad som gäller i fråga om den internationella flygplansflottan finns ett behov av ett internationellt kreditregister. Det ligger därför nära till hands att Sverige aktivt söker arbeta för att förhandlingar om ett nytt protokoll till Kapstadskonventionen avseende skepp tas upp inom ramen för Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (UNIDROIT). Institutet är huvudman för Kapstadskonventionen.

3.2 Dödning av förkommen handling

Förslag: En möjlighet att ställa säkerhet i syfte att påskynda dödningen av pantbrev och inteckningar införs.

Som ovan konstaterats måste pantbreven ges in och inteckningarna dödas i samband med att ett skepp avregistreras och överförs till ett utländskt fartygsregister (3 kap. 31 och 32 § sjölagen). Har i den situationen ett pantbrev förkommit måste emellertid det särskilda förfarande som föreskrivs i lagen

[25] EMSA, Equasis Statistics 2013, tabell 2.1.

(2011:900) om dödande av förkommen handling tillgripas. Enligt 20 § lagen om dödande av förkommen handling kan det intecknade skeppets ägare ansöka hos Transportstyrelsen om att en inteckning ska dödas. Förutsättningen för detta är emellertid att det inte är känt var det utfärdade pantbrevet som utgör bevis för inteckningen finns och att tio år förflutit sedan pantbrevet visades upp. I övrigt kan en ansökan om dödning göras om det kan antas att pantbrevet tillkommit på ett sådant sätt eller förlorats av ägaren under sådana omständigheter att det utesluter en giltig pantsättning. Tiden för anmälan i föreläggandet ska sättas till minst sex månader från dagen för kungörandet.

Är detta emellertid inte fallet måste ägaren till skeppet i stället ansöka om dödning av själva pantbrevet. Har sökanden gjort sannolikt att pantbrevet har förkommit ska Transportstyrelsen utfärda ett föreläggande där den som innehar pantbrevet eller vet att det finns i behåll uppmanas anmäla detta. Tiden ska sättas till mellan ett och två år från dagen för kungörandet. Normalt sätter Transportstyrelsen tiden till ett år. Först när tiden har gått ut och det inte finns någon omständighet som visar eller ger skälig anledning att anta att pantbrevet finns i behåll kan Transportstyrelsen besluta att döda pantbrevet. Beslutet att döda pantbrevet innebär dock som ovan antytts inte att den bakomliggande inteckningen dödas (se 3 kap. 18 § sjölagen samt 9 § andra stycket lagen om dödande av förkommen handling). För detta krävs en särskild ansökan.

I syfte att möjliggöra för ägaren till ett skepp att inom rimlig tid kunna sälja detta trots att ett pantbrev förkommit bör en möjlighet att hos Transportstyrelsen deponera en säkerhet för pantbeloppet införas i utbyte mot att dödningsförfarandet påskyndas. Genom den deponerade säkerheten har borgenärerna ett skydd motsvarande det som hade gällt om inteckningen bestått.

En fråga som gör sig gällande är vilket belopp säkerheten ska uppgå till. Enligt 3 kap. 4 § sjölagen gäller att en borgenär

har rätt att få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. Därutöver har borgenären rätt till betalning ur medlen med ett tillägg om maximalt femton procent av pantbrevets belopp jämte räntan på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel som av något annat skäl ska fördelas sattes ned. Räntan beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar den av Riksbanken fastställda vid varje tid gällande referensräntan enligt 9 § räntelagen (1975:635). På samma sätt bör en ägare till ett skepp som vill påskynda dödningsförfarandet ges skyldighet att nedsätta motsvarande belopp hos Transportstyrelsen. Det bör härvidlag inte spela någon roll i sammanhanget att ägaren kan visa på att fordringen understiger pantbrevets belopp (jfr 3 kap. 11 § sjölagen). Fordringens storlek kan tänkas vara föremål för tvist och Transportstyrelsen ska inte indirekt behöva ta ställning i den tvisten när den beslutar att döda pantbrevet. Räntan på beloppet bör beräknas på grundval av den referensränta som gäller vid ställande av säkerheten samt den sammanlagda tid som beräknas sättas ut i föreläggandet avseende dödning av pantbrevet respektive inteckningen. Beloppet bör sättas på ett räntebärande konto. Räntan på kontot bör sedan tillfalla den som slutligen lyfter beloppet, det vill säga panthavaren eller den som vid tiden för ställandet av säkerheten var ägare till fartyget.

När tiden som satts ut i föreläggandet har löpt ut och det inte finns någon omständighet som visar eller ger skälig anledning att anta att anta att inteckningshandlingen finns i behåll eller som utgör skälig anledning att låta inteckningen fortsätta gälla ska säkerheten återbetalas. Uppkommer tvist om panträtten får Transportstyrelsen inte betala ut säkerheten förrän tvisten blivit genom lagakraftvunnen dom, förlikning eller på annat sätt slutgiltigt avgjord.

Transportstyrelsen bör ges rätt att ta ut avgifter för hanteringen av säkerheten i enlighet med bemyndigandet i 26 § lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.

I samband med att de ovan föreslagna bestämmelserna införs bör även de hänvisningar till lagen om dödande av förkommen handling som återfinns i 3 kap. 25 och 31 § sjölagen korrigeras till att avse 2011 års lag i stället för 1927 års lag.

3.3 Villkorad registrering

Förslag: En möjlighet till villkorad registrering införs i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet till det svenska fartygsregistret. Den villkorade registreringen medför inte någon rätt för ägaren att med sakrättslig verkan skriva in äganderätten eller att ta ut inteckningar i skeppet i det svenska fartygsregistret. Motsvarande möjlighet bör införas även i fråga om skepp under byggnad som förvärvas från utlandet.

Ett praktiskt problem vid förvärv av skepp från utlandet är att skeppet inte kan registreras i det svenska fartygsregistret så länge det inte slutgiltigt avregistrerats i det utländska registret (2 kap. 25 § sjölagen). Ibland kräver det utländska fartygsregistret ett bevis om att registrering skett i det svenska registret för att kunna besluta om en slutgiltig avregistrering av skeppet. Köparen och säljaren riskerar här att försättas i en situation där överföringen av skeppet mellan registren omöjliggörs. Ett sätt att lösa detta problem är att i sjölagen införa en möjlighet till villkorad registrering för viss tid. En sådan ordning finns i länder som exempelvis Australien, Bermuda, Cypern, Danmark, Malta, Singapore och Storbritannien. Tiden för en villkorad registrering varierar mellan olika länder. I exempelvis Bermuda kan skeppet vara villkorligt registrerat upp till sex månader. I Storbritannien är tiden satt till högst tre månader.

Skeppet bör kunna vara villkorligt registrerat i det svenska fartygsregistret under en tidsperiod om maximalt en månad. Tidsperioden överensstämmer med den tid förvärvaren av ett

registreringspliktigt skepp har till förfogande för att registrera skeppet i det svenska fartygsregistret enligt 2 kap. 2 § första stycket sjölagen. Det innebär att förvärvaren i praktiken har en månad på sig att slutgiltigt avregistrera skeppet i det utländska fartygsregistret. Avregistreras inte skeppet inom den tiden förfaller den villkorade registreringen i det svenska fartygsregistret. Även den villkorade registreringen bör avgiftsbeläggas (jfr 1 kap. 2 a § sjölagen).

Den villkorade registreringen bör endast tillåtas i situationer där det framstår som nödvändigt för att avregistreringen i det utländska fartygsregistret ska kunna slutföras. Rättsverkningarna av registreringen bör vara att skeppet ges svensk nationalitet. Svenska myndigheter övertar därmed tillsynen över skeppet. Däremot bör ägaren inte ha rätt att med sakrättslig verkan skriva in äganderätten eller ta ut inteckningar i skeppet förrän det slutgiltigt registrerats i det svenska fartygsregistret. Att införa en generell rätt för ägaren av ett skepp att redan i samband med den villkorade registreringen med sakrättslig verkan låta skriva in äganderätten och ta ut inteckningar skulle föra för långt. En sådan lösning skulle innefatta en ökad risk för tvister om äganderätten samt dubbelpantsättning. Det framstår också som högst oklart vad rättsverkningarna skulle komma att bli om registreringen aldrig slutförs och den villkorade registreringen i det svenska registret förfaller. En sådan ordning skulle således komma att skapa en betydande osäkerhet avseende ägar- och kreditförhållandena avseende skepp. Detta hindrar naturligtvis inte att parterna förbereder den slutgiltiga registreringen i det svenska registret så att en ansökan om nya inteckningar inges samma inskrivningsdag som den slutgiltiga registringen äger rum. En motsvarande rätt till villkorad registrering bör införas även i fråga om skepp under byggnad som förvärvas från utlandet.

4 Skeppslega

4.1 Allmänt om skeppslega

Skeppslega eller med en mer modern terminologi bareboat-charter innefattar att ett skepp uthyrs i huvudsak obemannat och att den som hyr skeppet av ägaren också övertar ansvaret för den nautiska driften. Med andra ord påtar sig den som hyr skeppet även redaransvaret. Anledningen till att en redare låter hyra ett skepp obemannat varierar. En sådan anledning kan vara att redaren önskar att tillfälligt förstärka eller ersätta kapaciteten i den egna flottan. Efterfrågan på transporter på en viss linje kan ha ökat. Alternativt kan ett av de egna skeppen tillfälligt behöva tas ur trafik för översyn eller reparation. En annan anledning kan vara att ett rederi föredrar att under en längre period hyra ett skepp framför att köpa detta. I den situationen fungerar skeppslega som en alternativ finansieringsform till skeppshypoteket. Skattemässigt kan det innebära en fördel för ett rederi att hyra ett skepp i stället för att köpa detta genom att rederiet då inte behöver binda kapital i bolaget. Rederiet behöver inte ta upp skeppet som en tillgång i balansräkningen. Ett hyresavtal utlöser i motsats till ett köp heller inte någon stämpelskatt. Inte sällan förenas befraktningsavtalet med en option för rederiet att köpa skeppet när hyrestiden löper ut. Ytterligare en anledning till att ett rederi föredrar att hyra ett obemannat skepp kan vara att konjunkturen är osäker. Det kan vara lättare för ett rederi

att frigöra sig från ett bareboatcerteparti än att sälja ett skepp som rederiet äger i en situation där fraktmarknaden snabbt försämras.

Även för en finansiär av skepp kan skeppslega framstå som ett attraktivt alternativ. Finansiären kan föredra att själv stå som ägare framför att ha panträtt i skeppet. Det ger finansiären möjlighet att själv tillgodogöra sig de skattemässiga värdeavskrivningarna. Finansiärerna kan också av kreditsäkerhetsskäl tänkas vilja ha kontroll över i vilket fartygsregister skeppet registreras och därför vilja kvarstå som ägare. Ett exempel på det sistnämnda är att redaren önskar flagga skeppet i ett visst lands fartygsregister i syfte att sänka driftkostnaderna, medan att finansiärerna anser att en sådan registrering innefattar en alltför stor kreditrisk. Ett sätt att lösa den intressekonflikten är att finansiärerna hyr ut skeppet obemannat och att den ursprungliga registreringen av skeppet i finansiärens hemland kvarstår. Skeppet skiftar sedan flagg genom att det bareboatregistreras av rederiet i ett annat lands fartygsregister under hyrestiden. I praktiken innefattar detta att de krediträttsliga frågorna rörande skeppet kommer att avgöras av de bestämmelser som gäller i det land där det underliggande registret finns medan frågor rörande driften avgörs av bestämmelserna i det land där skeppet tillfälligt har bareboatregistrerats.

Det finns inte någon sammanhållen internationell statistik avseende förekomsten av bareboatbefraktning. Det kan dock på goda grunder antas att den ökade internationaliseringen av rederinäringen med dotterbolag i olika länder och samriskföretag mellan olika rederier har lett till att skeppslega blivit en alltmer attraktiv befraktningsform. Det kommer till uttryck genom att alltfler stater har inrättat särskilda så kallade bareboatregister vid sidan av det ordinarie fartygsregistret. Exempel på sådana stater är Australien, Cypern, Danmark, Storbritannien, Liberia, Malta, Nederländerna, Panama, Ryssland och Singapore. I dessa register kan ett utländskt skepp tillfälligt registreras under en tid motsvarande

hyrestiden samtidigt som skeppet kvarstår i det register där ägaren har sitt hemvist. I praktiken innebär inrättandet av ett bareboatregister en slags formalisering av det tillfälliga flaggskiftet. Den internationella redarorganisationen Baltic Maritime International Conference (BIMCO) har utvecklat internationella standardvillkor för det ändamålet, BIMCO Standard Bareboat Charter (BARECON). Villkoren tillkom år 1989 och moderniserades år 2001. De omfattar såväl hyra av befintliga skepp som nybyggen. Villkoren innehåller även bestämmelser om köpoptioner och registrering.

4.2 Lagstiftningsbehovet

Bedömning: Den nuvarande regleringen avseende in- och uthyrning av obemannade skepp bedöms försvåra för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt, fatta affärsmässiga beslut vid svängningar på fraktmarknaden, delta i samriskprojekt med utländska rederier samt finna finansiering till nya skepp. De existerande bestämmelserna svarar med andra ord inte mot den moderna rederidriftens behov av flexibilitet samt goda finansieringsmöjligheter. Vidare bedöms den försvåra för svenska banker och andra kreditgivare att delta i finansieringen av skepp samt ge upphov till oklarhet om vilken flaggstat som ska utöva tillsyn över skeppen i fråga. Bestämmelserna bör därför bättre anpassas till marknadens behov.

Den svenska nuvarande regleringen framstår som mindre väl anpassad till utvecklingen mot en ökad bareboatbefraktning. Sjölagen (1994:1009) bygger i grunden på det traditionella synsättet att ett fartyg ska vara registrerat i den stat där ägaren har sitt hemvist och att denna stat (flaggstaten) sedan tar det uteslutande ansvaret för fartyget. Enligt 1 kap. 1 § sjölagen ska ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer. Av 2 kap. 1 § följer sedan att

beträffande skepp har ägaren en skyldighet att registrera detta i fartygsregistrets skeppsdel. Registreringen av ett svenskt skepp framstår därmed som såväl en rättighet som en skyldighet. Bestämmelserna har i någon mån modifierats genom unionsrätten i syfte att tillgodose den fria rörligheten på den inre marknaden, men grundprincipen består fortfarande.

Frågan om skeppslega och registrering har utretts tidigare. År 1987 lade Skeppslegoutredningen fram betänkandet SOU 1987:27 Skeppslega till utlänning. Utredningen föreslog där att en särskild lag om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall borde införas. Förslaget ledde emellertid inte till någon lagstiftning. Beträffande svenska redares inhyrning av utländska obemannade skepp återfinns endast vissa särbestämmelser i sjölagen. Enligt 1 kap. 1 b § sjölagen kan Sjöfartsverket medge att ett utländskt fartyg registreras i det svenska fartygsregistret trots att fartyget saknar svensk nationalitet. Regeringen kan också enligt 60 § sjömanslagen (1973:282) förordna att lagen i fråga ska gälla ombord på utländskt fartyg. Vidare kan Skatteverket besluta att inkomst som intjänats ombord på sådant fartyg ska utgöra sjöinkomst, vilket berättigar en sjöman som arbetar ombord att göra sjöinkomstavdrag eller erhålla skattereduktion för sjöinkomst, se 64 kap. 2 och 3 § samt 5 § andra stycket inkomstskattelagen (1999:1229) samt förordningen (2000:866) med bemyndigande för Skatteverket att meddela vissa föreskrifter till inkomstskattelagen (1999:1229) 4.

Förutom själva dispensbeslutet fordras således en rad beslut för att det utländska skeppet i fråga ska kunna användas som om det vore ett svenskägt skepp. I flera avseenden är emellertid möjligheten att registrera ett sådant skepp under svensk flagg fortfarande starkt begränsad. Av 2 kap. 25 § sjölagen följer att ett skepp inte kan registreras i det svenska fartygsregistret om det inte samtidigt avregistreras i det utländska registret. Särskilt i en situation där skeppet besväras av inteckningar skapar detta problem. Skeppet kan då inte

registreras i det svenska registret utan att inteckningarna i det utländska fartygsregistret först dödas och nya inteckningar skrivs in i det svenska registret. Det förfarandet innefattar såväl en ökad administration som ökade kostnader, vilket är ägnat att försvåra för svenska redare att hyra in obemannade utländska skepp. Det gäller särskilt i fråga om ersättningstonnage som endast flaggas in under en kortare period. Inteckningarna i det utländska registret kan då behöva avvecklas och nya inteckningar upprättas i det svenska registret för en så kort period som sex månader.

Även i fråga om uthyrning av obemannade svenska skepp till utländska redare framstår de svenska bestämmelserna som otillräckliga. Enligt 59 § sjömanslagen kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas på ett fartyg under hyrestiden. Detsamma gäller i fråga om kravet på tillstånd för anställning ombord på fartyg enligt 7 § förordningen (1989:548) om tillstånd för anställning på fartyg samt i fråga om mönstring enligt 4 § mönstringslagen (1983:929). Beslutanderätten har delegerats till Transportstyrelsen enligt 1 § förordningen (1991:1881) om medgivande enligt sjömanslagen (1973:282) och 3 § mönstringsförordningen (1984:831). Det är emellertid fortfarande oklart vad som exempelvis ska gälla i fråga om tillsyn över skeppet avseende sjösäkerheten. I och med att skeppet kvarstår i det svenska registret har Transportstyrelsen formellt sett tillsyn över fartyget fastän detta byter flagg. I praktiken låter inte sällan Transportstyrelsen den nya flaggstaten överta tillsynen över skeppet trots att detta kvarstår i det svenska fartygsregistret.

Även om skeppslega framstår som en tämligen begränsad avtalsform i förhållande till övriga befraktningsformer utgör den ett viktigt inslag i rederidriften inom olika sektorer av sjöfartsnäringen, det gäller inte minst inom den expanderande offshoresektorn och den för Sverige så viktiga färjesektorn. Den ofullständiga regleringen avseende skeppslega bedöms försvåra för svenska rederier att organisera sin verksamhet på

ett rationellt sätt, fatta affärsmässiga beslut vid svängningar på fraktmarknaden, delta i samriskprojekt med utländska rederier samt finna finansiering till nya skepp. De nuvarande reglerna svarar helt enkelt inte mot den moderna rederidriftens behov av flexibilitet samt goda finansieringsformer. Vidare bedöms regleringen försvåra för svenska banker och andra kreditgivare att delta i finansieringen av skepp. De existerande bestämmelserna om skeppslega bör därför bättre anpassas till marknadens behov.

4.3 Inhyrning av utländska skepp

Förslag: Fartygsregistret utökas med en ny skeppslegodel i vilken utländska skepp som har hyrts ut i huvudsak obemannade tillfälligt kan registreras under svensk flagg efter medgivande av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett skepp ska under upplåtelsetiden anses vara svenskt och berättigat att föra svensk flagg. Skeppets drift måste stå under avgörande svenskt inflytande. Medgivandet får förenas med villkor. Ombord på sådant skepp tillämpas svensk rätt med undantag för vissa bestämmelser i sjölagen avseende inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsupplåtelse.

Fartygsregistret utökas med en skeppslegodel

Beträffande utländska skepp som hyrs in obemannade av svenska rederier finns idag vissa möjligheter att registrera sådana under svensk flagg efter tillstånd från regeringen eller efter regeringens bemyndigande Sjöfartsverket (1 kap. 1 b § sjölagen). Som ovan konstaterats finns det dock skäl att bättre anpassa bestämmelserna till marknadens behov.

Såsom den nuvarande bestämmelsen i 1 kap. 1 b § sjölagen är avfattad råder det oklarhet om vilka förutsättningar som gäller för att sådana skepp ska kunna registreras i det svenska

fartygsregistret utöver att driften ska stå under ett avgörande svenskt inflytande. Vidare framstår det som osäkert vad som gäller i fråga om dessa skepp när de väl medgivits rätt att föra svensk flagg. I bestämmelsen föreskrivs att skeppet ska anses som svenskt, men likafullt har det ansetts nödvändigt att ha särskilda bestämmelser i arbets- och skattelagstiftningen angående dessa lagars tillämplighet ombord på utländska fartyg (se avsnittet ovan angående bland annat 60 § sjömanslagen och 64 kap. 2 och 3 § samt 5 § andra stycket inkomstskattelagen). Vidare framstår inte de bestämmelser som reglerar fartygsregistrets skeppsdel som särskilt väl anpassade för detta. Av 3 kap. 25 § sjölagen följer att ett skepp inte kan införas i det svenska fartygsregistrets skeppsdel om detta fortsatt är registrerat i ett utländskt fartygsregister. Det föreligger med andra ord inte möjlighet att fortsatt hantera de krediträttsliga frågorna i ett utländskt register under hyrestiden. I utländska bareboatregister återfinns däremot regelmässigt bestämmelser om att äganderätten till skepp registrerade i registret inte kan skrivas in samt att skeppet inte kan intecknas. De nuvarande svenska bestämmelserna försvårar i det här avseendet möjligheterna att hyra in obemannade skepp under svensk flagg. Av den anledningen bör särskilda bestämmelser om tillfällig registrering av utländska skepp som hyrts ut i huvudsak obemannade till en svensk redare införas.

Till att börja med bör den nuvarande bestämmelsen i 1 kap. 1 b § sjölagen renodlas så att den endast tar sikte på inhyrning av utländska obemannade skepp i stället för att utgöra en allmän dispensregel. Idag tar bestämmelsen sikte även på sådana fall som rör registrering av fartyg som ägs av en utländsk medborgare bosatt i Sverige. En sådan mer generell dispensregel bör i stället införas i form av en särskild bestämmelse (se 1 kap. 1 d § sjölagen i författningsförslaget). Vidare bör bestämmelsen i 1 kap. 1 b § endast omfatta skepp eftersom båtar inte är föremål för registerpantsättning. Även fortsättningsvis bör en grundläggande förutsättning för att det

skepp som hyrts in ska kunna ges svensk nationalitet vara att driften står under ett avgörande svenskt inflytande. Med detta avses att driften av skeppet i huvudsak måste ledas och kontrolleras från Sverige. På så sätt kan kravet på en genuin länk mellan skeppet och flaggstaten i artikel 91 i 1982 års havsrättskonvention upprätthållas. Vidare ska ett medgivande endast lämnas i de fall det utländska registret tillåter en tillfällig registrering. Är dessa förutsättningar inte uppfyllda ska en ansökan om medgivande avslås. Ett medgivande ska också kunna återkallas om förutsättningarna inte längre är uppfyllda.

Beträffande frågan om ansvarig myndighet föreslås att Transportstyrelsen övertar handläggningen av medgivanden enligt 1 kap. 1 b § sjölagen från Sjöfartsverket. Den sistnämnda myndighetens verksamhet har med tiden alltmer inriktats mot tillhandahålla och utveckla sjövägar medan Transportstyrelsen har fått det övergripande ansvaret för regleringen av och tillsynen över sjöfartssektorn inklusive ansvaret för fartygsregistret. Tekniskt bör den frågan lösas genom att regeringen bemyndigas att utse den ansvariga myndigheten i stället för att som idag Sjöfartsverket utpekas direkt i lagen.

Ansökan om medgivande enligt 1 kap. 1 b § sjölagen görs av ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, nyttjanderättshavaren. I praktiken innefattar det sistnämnda att det svenska rederiet som avser att hyra skeppet efter att ha erhållit fullmakt från den utländska ägaren kan vända sig till Transportstyrelsen med en ansökan om medgivande att skeppet ska anses som svenskt samt vara berättigat att föra svensk flagg. Som underlag för ansökan bör avtalet (bareboatcertepartiet) ges in samt övriga handlingar avseende skeppet som är nödvändiga för att ta ställning till om fartyget kan registreras under svensk flagg. Sökanden ska bland annat kunna dokumentera att skeppets drift kommer att stå under avgörande svenskt inflytande samt att det utländska registret tillåter en tillfällig registrering i det svenska fartygsregistret.

Medgivandet bör begränsas till upplåtelsetiden dock högst fem år. Avsikten med detta är att understryka att registreringen under svensk flagg i grunden är av tillfällig art. Ingenting hindrar emellertid att ett medgivande avseende ett visst skepp förnyas inför att en femårsperiod löper ut.

Beträffande skepp för vilka medgivande har lämnats kan sedan ägaren eller, efter tillåtelse från denne, redaren ansöka om att skeppet ska registreras i det svenska fartygsregistret. Skeppet bör införas i en särskild nyinrättad del av fartygsregistret benämnd skeppslegodelen samt ges en särskild igenkänningssignal (jfr 1 kap. 2 och 8 §§ sjölagen). Genom att separera dessa skepp från övriga skepp kan Transportstyrelsen lättare få en överblick över vilka skepp som endast är avsedda att vara tillfälligt registrerade respektive vilka skepp som är avsedda att vara permanent registrerade i det svenska fartygsregistret.

Rättsverkan av att ett medgivande lämnas och att skeppet under upplåtelsetiden registreras i det svenska fartygsregistret är att skeppet i alla avseenden ska betraktas som svenskt med undantag för bestämmelserna i sjölagen om inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsuppåtelse. De sistnämnda frågorna får i stället hanteras i det underliggande utländska fartygsregistret i vilket skeppet är permanent registrerat. I praktiken betyder det att skeppet kommer att vara underlagt svenska sjösäkerhetsbestämmelser, arbetsmiljöregler, skatteregler samt andra bestämmelser av betydelse för verksamheten ombord under upplåtelsetiden, det vill säga så länge skeppet för svensk flagg. Transportstyrelsen kommer att svara för tillsynen.

Av det faktum att ett skepp som har registrerats i skeppslegodelen ska anses vara svenskt följer också att den särskilda bestämmelsen i 60 § sjömanslagen avseende möjligheten för regeringen att förordna att lagen ska gälla ombord på utländskt fartyg kan upphävas. Sjömanslagen kommer per automatik ändå att gälla ombord på dessa fartyg. Upphävandet ger upphov till vissa följdändringar i 1 § sjömanslagen (se

avsnitt 12.3). Även bestämmelsen i 2 § mönstringslagen bör ändras i linje med detta (se avsnitt 12.5). Bestämmelserna i 60 § sjömanslagen och 2 § mönstringslagen tar emellertid sikte på fartyg och inte enbart skepp. Det finns därmed en viss risk att utländska båtar som hyrs in obemannade inte kommer att omfattas av sjömanslagen och mönstringslagen. I syfte att förhindra detta bör 2 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart kompletteras med en bestämmelse om att den som är bosatt i landet och brukar en utländsk båt som vanligen finns i Sverige ska anses vara ägare till denna enligt lagen. En sådan båt ska då anses som svensk. I 64 kap. 5 § andra stycket inkomstskattelagen bör bestämmelserna förtydligas så att det klart framgår att den registrering som där avses är den grundläggande registreringen i det land som den utländske ägaren valt att registrera fartyget i och inte registreringen i det svenska fartygsregistrets skeppslegodel.

Ett ytterligare problem i sammanhanget är om de inhyrda fartygen ska anses vara stödberättigade. Enligt andra strecksatsen i 2 § första stycket förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd anges att en förutsättning för stöd är att fartyget endast är registrerat i det svenska fartygsregistret. Det förefaller emellertid inte rimligt att särbehandla den här typen av skepp jämfört med övriga svenskflaggade skepp om villkoren för sjöfartsstöd i övrigt är uppfyllda. Stödförordningen bör således anpassas så att även dessa skepp kan komma i fråga för sjöfartsstöd.

Upphör medgivandet att gälla genom att upplåtelsetiden löper ut eller återkallas medgivandet på grund av att kravet att driften av skeppet inte längre står under ett avgörande svenskt inflytande ska skeppet avregistreras (se 2 kap. 6 § författningsförslaget). Transportstyrelsen kan göra detta självmant (*ex officio*). Ägaren bör också själv kunna begära att skeppet avregistreras. Det kan vara fallet om bareboatcertepartiet hävs under upplåtelsetiden av den anledningen att redaren har försatts i konkurs eller inte har betalat hyran. Verkan av att

skeppet avregistreras är att detta upphör att vara svenskt och att Transportstyrelsens tillsynsansvar upphör. I och med att skeppet flaggas om återgår i stället detta ansvar till sjöfartsmyndigheterna i det land där ägaren ursprungligen registrerade skeppet.

Enligt 1 kap. 7 § sjölagen ska ett svenskt fartyg ha en hemort i Sverige. Beträffande de skepp som införs i den särskilda skeppslegodelen bör det precis som i fråga om andra skepp vara ägaren som bestämmer hemorten. Ägaren kan dock enligt allmänna regler ge redaren fullmakt att bestämma hemorten. I normala fall bör det vara den ort i Sverige från vilket skeppets drift leds och kontrolleras under upplåtelsetiden, vanligen den svenske befraktarens hemvist. Någon lagändring fordras inte här. I bestämmelsen i 2 kap. 29 § sjölagen bör emellertid en hänvisning till skeppslegodelen införas i syfte att möjliggöra rättelser av uppenbart oriktiga uppgifter i den delen.

Rätten till skeppsnamn avvecklas

Ett skepp som registreras i fartygsregistrets skeppsdel måste ha ett namn enligt 1 kap. 6 § sjölagen. Namnet måste tydligt särskilja sig från andra skeppsnamn. Namnet får heller inte göra intrång i ett särpräglat namnskick som används av en annan skeppsägare. Vidare finns en rätt att ansöka om förbehåll av skeppsnamn enligt 2 kap. 5 § sjölagen. Ett införande av en skeppslegodel med tillfälligt registrerade utländska medför emellertid en ökad risk för namnintrång. Samtidigt framstår det som praktiskt svårt att byta namn på det utländska skeppet i samband med den tillfälliga registreringen i det svenska fartygsregistret. Skeppet kommer då att vara registrerat under olika skeppsnamn i det svenska respektive det utländska registret.

Det kan emellertid ifrågasättas om det finns skäl att upprätthålla det stränga kravet på särskiljande av skeppsnamn. Skepp identifieras idag huvudsakligen genom det tilldelade IMO-numret. Skepp som införs i det svenska fartygsregistret

tilldelas också en igenkänningssignal enligt 1 kap. 8 § sjölagen. Samma skäl gör sig gällande i fråga om förbehåll av skeppsnamn. Det finns visserligen vissa rederier som använder sig av särpräglade skeppsnamn, men i den mån dessa kan sägas utgöra firmanamn eller varumärken bedöms dessa erhålla ett tillräckligt skydd genom firma- och varumärkesrätten.

Sammantaget bör således kravet i 1 kap. 6 § sjölagen att skeppsnamn ska kunna särskiljas utmönstras och rätten till inskrivning av förbehåll av skeppsnamn i 2 kap. 5 § samma lag upphävas. Även bestämmelsen i 2 kap. 24 § sjölagen behöver anpassas för detta ändamål. Däremot finns det skäl att i samband med att bestämmelsen 1 kap. 6 § sjölagen ändras införa en rätt för registermyndigheten att avslå en ansökan om införande av ett skeppsnamn som kan väcka anstöt. Transportstyrelsen avslår redan idag sådana ansökningar, men utan ett direkt lagstöd.

En bestämmelse om dispens från nationalitetskravet införs

Den nu gällande bestämmelsen i 1 kap. 1 b § sjölagen innefattar även en generell rätt att besluta om dispens från nationalitetskravet. Även om en skeppslegodel nu införs bedöms det fortsatt finnas ett behov av en sådan bestämmelse. I annat fall finns det risk att ett fartyg som av olika anledningar borde betraktas som svenskt inte kan införas i registret. En generell bestämmelse om dispens från nationalitetskravet bör därför införas i form av en särskild paragraf (se 1 kap. 1 d § sjölagen i författningsförslaget).

4.4 Uthyrning av svenska skepp

Förslag: Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får medge att ett svenskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt till fysisk eller juridisk

person med hemvist utomlands under upplåtelsetiden ges en annan nationalitet. En förutsättning för medgivandet är att den utländska fysiska eller juridiska personen övertar den avgörande ledningen av och kontrollen över driften av skeppet. Under upplåtelsetiden anses ett sådant skepp inte som svenskt annat än i fråga om registrering, inskrivning av äganderätt, inteckning och upplåtelse av panträtt. Ett medgivande kan lämnas för en period om högst fem år. Medgivandet kan sedan förlängas. Ett medgivande får endast lämnas om detta kan anses förenligt med Sveriges internationella åtaganden.

Rättsverkan av att en svensk ägare hyr ut ett obemannat skepp till en utländsk redare är idag ofullständigt reglerad. Som anförts i avsnitt 4.2 kan Transportstyrelsen förordna om undantag från viss arbetsrättslig reglering främst sjömanslagen och mönstringslagen, men tillsynsansvaret över skeppet kvarstår formellt sett även om myndigheten många gånger i praktiken tillfälligt överlåter ansvaret till den utländska sjösäkerhetsmyndigheten i det land i vilket skeppet flaggas. Det sagda skapar en osäkerhet om vilken myndighet som egentligen innehar ansvaret och vilka bestämmelser som reglerar arbetsmiljön och sjösäkerheten ombord på skeppet. Det sagda försvårar situationen även för ägarna och redarna i och med att dessa inte klart vet vilka myndigheter de ska förhålla sig till.

I syfte att klargöra dessa förhållanden bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att efter ansökan medge att ett skepp som i huvudsak obemannat upplåts med nyttjanderätt till fysisk eller juridisk person med hemvist utomlands under upplåtelsetiden ges en annan nationalitet förutsatt att den utländska fysiska eller juridiska personen övertar den avgörande ledningen av och kontrollen över driften av skeppet (se 1 kap. 1 c § sjölagen i författningsförslaget). Den fysiska eller juridiska personen måste med andra ord påta sig redaransvaret avseende skeppet.

Ansökan om medgivande görs av ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, redaren.

Rättsverkan av ett medgivande att skeppet ges en annan nationalitet under upplåtelsetiden är att förhållandena ombord till alla delar kommer att styras av regleringen i den nya flaggstaten samt att Transportstyrelsens tillsynsansvar över skeppet upphör. Däremot kommer skeppet att kvarstå i det svenska fartygsregistrets skeppsdel samt frågor om inskrivning av äganderätt, inteckning och upplåtelse av panträtt hanteras i registret (se 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§ sjölagen). Ett medgivande bör kunna lämnas för en period om högst fem år även om upplåtelsetiden är längre. Medgivandet kan sedan förnyas om det finns behov av detta. Anledningen till tidsbegränsningen är att denna ger Transportstyrelsen anledning att minst vart femte år ta ställning till huruvida myndigheten bör återta tillsynen över fartyget. En särskild anteckning om att medgivande har lämnats samt tiden under vilken medgivandet gäller bör göras i fartygsregistrets skeppsdel.

Ett medgivande bör endast få lämnas i de fall det är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Skeppet kommer under upplåtelsetiden fortsatt att ha Sverige som ursprunglig flaggstat. Det får anses innebära att svenska myndigheter har ett grundläggande ansvar för att tillsynen över skeppet under upplåtelsetiden kommer att vara av fullgod kvalitet. Ett medgivande bör inte lämnas i fråga om bareboatregistrering i länder vars fartygsregister återfinns på Paris MOU:s svarta lista. Att det utländska registret återfinns på den grå listan bör däremot normalt sett inte utgöra hinder för ett medgivande. Det hänger samman med att ett land tillfälligt kan hamna på den grå listan, men sedan åtgärda problemen. För att hamna på den svarta listan krävs att problemen är av mer allvarlig och grundläggande natur. Det kan även finnas andra skäl till att ett medgivande inte bör lämnas. Ett sådant kan vara att utflaggningen förväntas ske till ett land som är föremål för ekonomiska sanktioner. Brister förutsättningarna eller uppfylls inte villkoren under upplåtelsetiden måste medgivandet

kunna återkallas. Det kan exempelvis vara fallet om den tillfälliga flaggstatens fartygsregister hamnar på Paris MOU:s svarta lista eller ett beslut ekonomiska sanktioner fattas. Rättsverkan av att medgivandet återkallas är att Transportstyrelsen återtar tillsynsansvaret över skeppet som om detta endast hade flaggats i Sverige. Detsamma gäller givetvis när uppåtelsetiden upphör.

Av den ovanstående diskussionen följer att 59 § sjömanslagen bör kunna upphävas. I kravet att ett medgivande endast ska lämnas i de fall det inte strider mot Sveriges internationella åtaganden ligger även bedömningen av arbetsvillkoren ombord. Vid hamnstatskontroller enligt Paris MOU kontrolleras även att arbetsmiljön ombord uppfyller kraven i 2006 års sjöarbetskonvention. Konventionen är förhandlad inom ramen för den Internationella arbetsorganisationen (ILO) och fartygen ska vara utrustade med sjöarbetscertifikat.

4.5 Övrigt

Som en konsekvens av renodlingen 1 kap. 1 b § sjölagen bör i den nuvarande paragrafens andra stycke bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar göras om till en egen paragraf (se 1 kap. 1 e § i författningsförslaget)

Avslutningsvis bör anmärkas att fartygsregisterförordningen (1975:927) måste anpassas till införandet av en skeppslegodel i fartygsregistret.

5 Mindre skepp och båtar

5.1 Lagstiftningsbehovet

Bedömning: Registreringen och kreditgivningen avseende mindre skepp framstår i dagsläget som kostsam och administrativt svårhanterlig. Det talar för att det finns ett behov av att förenkla det nuvarande systemet. Marknaden bör kunna hantera kreditgivningen avseende mindre skepp på annat sätt än genom registerpantsättning.

Det faktum att registrerings- och sjösäkerhetsreglerna inte är anpassade till varandra ger upphov till en rad negativa effekter avseende de mindre skeppen, i synnerhet gäller detta fritidsskeppen. Fartyg som framstår som likvärdiga beträffande såväl storlek som fartresurser kan idag komma att behandlas enligt helt olika regler. Bestämmelserna avseende å ena sidan registrering av fartyg och å andra sidan sjösäkerhet bör därför bättre anpassas till varandra.

Kostsamma och administrativt svårhanterliga kreditregler

Enligt 2 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) ska ett skepp som anses som svenskt vara infört i fartygsregistrets skeppsdel. Fartyg, vars största skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter betecknas skepp enligt 1 kap. 2 § första stycket sjölagen. Med registreringen av ett

skepp följer även en skyldighet att skriva in äganderätten samt en rätt att inteckna skeppet och upplåta panträtt på grund av denna. Beträffande båtar finns inte denna form av registerpantsättning. Dessa får istället handpantsättas eller pantsättas i den ordning som föreskrivs i lagen 1845:50 s. 1 om handel med lösören som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköpslagen). I praktiken löses kreditfrågorna i samband med försäljningen ofta genom att båten säljs med ett äganderättsförbehåll eller genom att köparen ställer annan säkerhet. I fråga om båtar som används yrkesmässigt kan dessa ingå som en del av ett företagshypotek. Fördelen med registerpantsättningen är naturligtvis att ägaren av skeppet kan pantsätta egendomen även om han eller hon fortfarande har egendomen i sin besittning. Därtill bidrar systemet till en hög grad av ordning och säkerhet i kreditförhållandena. Nackdelen med systemet är att det utgör en administrativt svårhanterlig och dyr form av kreditgivning. Det gäller särskilt i fråga om mindre skepp. Följande avgifter gäller idag beträffande inskrivning av äganderätt samt inteckning:

Registrering av skepp, inklusive samtidig förvärvs-inskrivning och nationalitetscertifikat.	16 100 kr
Registrering av skeppsbygge, inklusive förvärvs-inskrivning.	12 600 kr
Överföring av skeppsbygge till fartygsregistrets skeppsdel samt utfärdande av nationalitetscertifikat.	6 300 kr
Inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge eller andel däri (fullbordat fång).	4 200 kr
Avregistrering av skepp eller skeppsbygge.	4 200 kr
Inteckning respektive dödning av inteckning	8 400 kr
Ytterligare inteckning i objektet som begärs vid samma tillfälle.	1 400 kr
Utbyte av pantbrev per skepp eller skeppsbygge.	4 200 kr
Nedsättning eller sammanföring av inteckning per skepp eller skeppsbygge.	5 600 kr

Anteckning om innehav av pantbrev och avförande av anteckning om sådant innehav.	3 500 kr
Ytterligare anteckning om innehav av pantbrev och avförande av anteckning om sådant innehav i objektet som begärs vid samma tillfälle.	700 kr
Annan åtgärd i registerärende.	2 800 kr

I praktiken betyder detta att registreringen av ett 42-fots segelfartyg som förvärvats från utlandet och som utgör ett skepp (inklusive förvärvsinskrivning) samt inteckning i denna kostar minst 24 500 kr. Till dessa avgifter läggs sedan en stämpelskatt om 0,4 % av inteckningssumman vid beviljande av inteckning enligt lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter (se 21 och 24 §§). Även kostnader för skeppsmätning tillkommer. De angivna kostnaderna kan jämföras med de för båtar gällande registreringsavgifterna.

Registrering av båt, inklusive samtidig förvärvsanteckning och framtida avregistrering.	9 500 kr
Anteckning om förvärv av båt.	3 500 kr

Enligt uppgift avstår inte sällan bankerna idag från att kräva säkerhet i mindre skepp i form av registerpantsättning på grund av de höga kostnaderna och den stora administrationen av systemet. Till detta bidrar också det faktum att mindre skepp anses utgöra en dålig säkerhet på grund av den osäkra sjöfartsmarknaden.

Ett ytterligare problem utöver avgifterna i samband med förvärv av skepp är att det i vissa fall kan vara svårt för en svensk köpare av ett utländskt skepp att styrka att han eller hon är rätt ägare. Transportstyrelsen ställer idag kravet att köparen ska kunna visa en sammanhängande fångeskedja från det att skeppet byggdes fram till honom eller henne själv. Kravet hänger samman med och att staten bär ett strikt ansvar för de uppgifter som införs i detta (se 22 kap. 4 och 5 §§ sjölagen). Exempelvis kan den rätte ägaren till skeppet lida

skada på grund av köparens godtrosförvärv (2 kap. 10 § sjölagen) eller på grund av att en panträttsupplåtelse blir gällande mot honom eftersom borgenären är i god tro om upplåtelsen (3 kap. 9 § sjölagen). Det strikta ansvaret motiveras av att köpare och kreditgivare ska kunna lita på att uppgifterna i fartygsregistret är korrekta. I och med att de utländska registreringskraven inte sällan ser annorlunda kan detta innebära att en svensk köpare av ett utländskt skepp får betydande svårigheter vid en registrering i det svenska fartygsregistret att dokumentera en sammanhängande fångeskedja. I synnerhet drabbar detta de mindre och äldre fritidsskeppen där dokumentationen ofta är ofullständig eftersom gränsen för vilka fartyg som ska anses utgöra skepp i utländska skeppsregister inte sällan är satt till en längsta skrovlängd om minst 15 meter i stället för som i Sverige tolv meter. Det gäller exempelvis länder som Norge och Tyskland. Det bör tilläggas att dessa länder heller inte har något krav avseende fartygets bredd. Saknar köparen möjlighet att dokumentera en fullständig fångeskedja på grund av att skeppet aldrig varit registrerat i utlandet innebär detta att denne försätts i en praktiskt taget omöjlig situation. Köparen har en registreringsplikt enligt 2 kap. 1 § sjölagen, men riskerar samtidigt att ansökan avslås eller förklaras vilande. Det får den konsekvensen att köparen saknar rätt att få nationalitetshandlingar avseende skeppet. Att hålla ett skepp i drift utan gällande nationalitetshandlingar är belagt med böter enligt 6 kap. 12 § och 7 kap. 7 § fartygsregisterförordningen (1975:927).

Det faktum att registreringen och kreditgivningen avseende mindre skepp idag framstår som dyr och administrativt svårhanterlig talar för att det finns ett behov av att förenkla det nuvarande systemet. Kreditgivningen avseende mindre skepp bedöms kunna hanteras utanför systemet med registerpantsättning. Det sagda understryks av att, som ovan redovisats, bankerna redan idag i praktiken väljer att hantera kreditsäkerheten på annat sätt, exempelvis genom att fartyget

säljs med ett återtagandeförbehåll eller att köparen ställer annan säkerhet för lånet.

Bristande överensstämmelse mellan registrering och sjösäkerhet

Ett ytterligare problem i sammanhanget gäller förhållandet mellan bestämmelserna om registrering respektive sjösäkerhet. Gränsen i sjölagen mellan vilka fartyg som ska anses utgöra skepp korresponderar inte helt och hållet med vilka fartyg som ska ha certifikat enligt fartygssäkerhetslagen (2003:354) och över vilka Transportstyrelsen bedriver en kontinuerlig tillsyn. Skyldigheten att inneha certifikat avgörs i stället huvudsakligen av fartygets bruttodräktighet. Enligt 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen gäller som huvudregel att ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Till skyldigheten att inneha certifikat är en rad bestämmelser kopplade avseende fartygs konstruktion, och bemanning samt behörighetskrav för sjöpersonal.

Vidare gäller att gränsen i fartygssäkerhetslagen avseende vilka fritidsfartyg som ska ha fartcertifikat och vara föremål för kontinuerlig tillsyn heller inte överensstämmer med gränserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och författningar i fråga om fritidsbåtar.[26] Direktivet innehåller bestämmelser om fritidsbåtars konstruktion och tillverkning samt om fri rörlighet för dessa produkter. Bestämmelserna har genomförts i svensk rätt främst genom lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar, förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar samt Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:16) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar, m.m. (ändrade genom

[26] Den 18 januari 2016 ersätts det nuvarande direktivet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG. Definitionen av fritidsbåt är dock densamma i det nya direktivet (se artikel 3.2).

SJÖFS 2005:4). I 1 b § 1 lagen om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar definieras fritidsbåt som ett fartyg som har en största längd om minst 2,5 och högst 24 meter och som är avsett för sport- och fritidsändamål. I 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs emellertid i fråga om fritidsfartyg att dessa ska ha fartygscertifikat när bruttodräktigheten uppgår till minst 100.

Det faktum att registrerings- och sjösäkerhetsreglerna inte är anpassade till varandra ger upphov till en rad negativa effekter avseende de mindre skeppen, det gäller i synnerhet fritidsskeppen. Ett fritidsfartyg som utgör ett skepp måste till exempel skeppsmätas enligt 4 § förordningen (1994: 1192) om skeppsmätning. Samtidigt gäller för de fritidsfartyg som inte överstiger 24 meters längd samma sjösäkerhetsbestämmelser som för fritidsbåtar, det vill säga båtar som antingen understiger tolv meters längd eller fyra meters bredd. Vidare krävs skepparexamen för att föra fritidsskepp enligt kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar medan det i fråga om fritidsbåtar inte råder några krav alls på innehav av förarbevis. Tillsammans med de högre avgifterna för registrering har detta lett till att vissa fritidsfartyg konstrueras på ett sådant sätt att de undgår att klassificeras som skepp. Fartygen har inte sällan en längd som överstiger tolv meter medan bredden uppgår till endast 3,99 meter. Med andra ord kan fartyg som framstår som likvärdiga beträffande såväl storlek som fartresurser komma att behandlas enligt helt olika regler. Det sagda talar för att bestämmelserna avseende å ena sidan registrering och å andra sidan sjösäkerhet bör bättre anpassas till varandra i syfte att likvärdiga fartyg ska behandlas lika.

5.2 Definitionen av skepp ändras

Förslag: Definitionen av skepp ändras så att fartyg med en största skrovlängd överstigande 24 meter ska anses utgöra skepp. I fråga om båtar som har en största skrovlängd mellan

15 och 24 meter införs ett krav på obligatorisk registrering i fartygsregistrets båtdel oavsett om dessa används yrkesmässigt eller för fritidsändamål. Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och mönstringslagen (1983:929) anpassas till detta.

Från skepp till båt

I avsikt att förenkla bestämmelserna om registrering av mindre skepp samt bättre anpassa registreringsreglerna i sjölagen till sjösäkerhetsbestämmelserna i fartygsäkerhetslagen föreslås att definitionen av skepp i 1 kap. 2 § sjölagen ändras. Endast fartyg med en största skrovlängd överstigande 24 meter bör utgöra skepp och därmed föras in i fartygsregistrets skeppsdel. Kravet på en viss största bredd utmönstras. De fartyg som idag har en största skrovlängd mellan 12 och 24 meter samt en största bredd om fyra meter skulle därmed inte behöva pantsättas med hjälp av den kostsamma och administrativt svårhanterliga registerpantsättningen. I stället skulle denna kreditform kunna förbehållas de större fartygen, i praktiken handelsfartygen och verkligt stora fritidsfartygen. Risken att det skulle komma att bli svårare att finansiera köp av fartyg med en skrovlängd mellan 12 och 24 meter får anses som liten. Mindre rederier som innehar små fartyg har redan idag möjlighet att köpa fartyg med äganderättsförbehåll alternativt att ställa säkerhet i form av företagshypotek eller annan säkerhet. För privatpersoner finns möjligheten att köpa fartyg med äganderättsförbehåll eller att ställa annan säkerhet i form av fast egendom eller borgensåtagande.

Utöver att kostnaderna för kredithanteringen minskar kommer även stämpelskatten att falla bort för de fartyg som övergår från att vara skepp till att bli båtar.

Överföringen av ett fartyg från fartygsregistrets skeppsdel till båtdelen till följd av den föreslagna ändringen bör vara avgiftsfri.

Registrering av och tillsyn över större båtar

En effekt av att definitionen av skepp ändras är att de fartyg som har största skrovlängd mellan 12 och 24 meter och som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten kommer att behöva registreras i fartygsregistrets båtdel enligt 4 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. istället för i skeppsdelen enligt bestämmelserna i sjölagen.

Det finns emellertid behov av att även ha en viss kontroll över vem som äger en större fritidsbåt. Redan idag återfinns ett krav i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar att den som för fritidsskepp ska ha skepparexamen. Det framstår som rimligt att kräva en viss utbildning för att föra båtar av den storleken. Ett sådant krav bör fortsatt gälla även om indelningen i skepp och båtar ändras. Transportstyrelsen har även påtalat att det i vissa fall är oklart om de fartyg som idag utgör mindre skepp används yrkesmässigt eller inte. Problemet gör sig gällande vid yrkesmässig uthyrning av segelfartyg med besättning. Det kan här vara ovisst om det rör sig om passagerarbefordran eller om de personer som hyrt båten ska anses ingå i besättningen. Med tanke på sjösäkerheten är det av vikt att myndigheter som exempelvis Kustbevakningen eller Polismyndigheten kan kontrollera vem som äger fartyget för att utröna om detta används till yrkesmässig befordran av passagerare och om sjösäkerhetskraven är uppfyllda. Sammantaget talar detta för att det som en följd av den ändrade indelningen i skepp och båtar finns ett behov av att utvidga registreringsplikten avseende båtar till att omfatta samtliga båtar av en viss minsta storlek oavsett om dessa används yrkesmässigt eller för fritidsändamål. Kraven på utbildning för förande av större fritidsbåtar i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar bör anpassas så att den omfattar såväl skepp som registreringspliktiga fritidsbåtar.

Registreringsplikten avseende fritidsbåtar bör i praktiken inte göras mer omfattande än vad som idag följer av definitionen av skepp i sjölagen eftersom en utvidgning av denna skulle medföra ökade kostnader för båtlivet. Registreringsplikten bör därför begränsas till att omfatta fritidsbåtar med en största skrovlängd mellan 15 och 24 meter. Storleksmässigt skulle detta innebära att ungefär samma fritidsfartyg som idag anses utgöra skepp skulle komma att bli registreringspliktiga i fartygsregistrets båtdel. Ett alternativ vore naturligtvis att behålla kravet det nuvarande kravet på en skrovlängd om tolv meter och endast ta bort breddmåttet fyra meter. En sådan ändring skulle emellertid sannolikt medföra att ett relativt stort antal fritidsbåtar som idag inte är registreringspliktiga skulle komma att bli detta. Flera båtmodeller är idag byggda så att skrovlängden överstiger tolv meter medan bredden endast uppgår till maximalt 3,99 meter. En korresponderande ändring avseende kravet på innehav av skepparexamen skulle sannolikt också innebära att betydligt fler båtar skulle komma att omfattas av ett sådant krav. Att gränsen sätts vid femton meters skrovlängd utan något krav i fråga om bredd riskerar få till följd att ett begränsat antal båtar som idag omfattas av kravet på skepparexamen kommer att bortfalla. Samtidigt kan det emellertid ifrågasättas om ett sådant bortfall reellt sett påverkar sjösäkerheten. Ur risksynpunkt föreligger knappast någon skillnad mellan att föra en snabbgående motorbåt med måtten 14x3,99 meter och en motsvarande båt med måtten 13,5x4 meter. Den sistnämnda omfattas idag av kravet på skepparexamen. Allmänt sett kan det visserligen ifrågasättas om det av sjösäkerhetsskäl även bör krävas någon form av utbildning för fritidsbåtar understigande 15 meters längd, men den frågan får bedömas i ett annat sammanhang (jfr Ds 2008:32 Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp).

Som en konsekvens av att registreringsplikten för båtar föreslås omfatta även fritidsbåtar med en största skrovlängd om femton meter eller mer bör författningsrubriken till lagen

(1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ändras på så sätt att orden *för yrkesmässig sjöfart m.m.* utgår.

Samordning med fartygssäkerhetsbestämmelserna

Bestämmelserna i 3 kap. 1 § första stycket fartygssäkerhetslagen avseende skyldighet för fartyg att inneha fartcertifikat bör anpassas till den nya indelningen av fartyg i skepp och båtar samt till fritidsbåtdirektivet. Idag föreskrivs att fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller ett fartyg som är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. I fråga om fritidsfartyg gäller att dessa ska ha fartcertifikat om bruttodräktigheten uppgår till minst 100. I syfte att uppnå en ökad samordning mellan sjösäkerhetsbestämmelserna och bestämmelserna om fartygsregistrering bör även 3 kap. 1 § första stycket fartygssäkerhetslagen ändras så att fartyg med en största längd om minst 15 meter eller fartyg som är passagerarfartyg ska ha fartcertifikat. Beträffande fritidsfartyg bör föreskrivas att alla fartyg med en skrovlängd överstigande 24 meter ska inneha fartcertifikat. En sådan ordning innebär att samtliga fartyg som är av en sådan storlek att de betecknas som skepp kommer att behöva ha fartcertifikat medan beträffande båtar med en skrovlängd om minst femton meter endast de som används yrkesmässigt kommer att behöva ha ett sådant. För fritidsbåtarna i fartygsregistrets båtdel gäller bestämmelserna i fritidsbåtdirektivet om konstruktion och säkerhet medan övriga båtar regleras genom nationella bestämmelser.

Vidare föreskrivs i 3 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen att i fråga om fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods ska Transportstyrelsen fastställa minsta tillåtna fribord. Det sagda gäller inte fritidsfartyg. På liknande sätt anges i 3 kap. 10 § första stycket samma lag att för passagerarfartyg samt varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods och passagerare ska säkerhetsbesättning fastställas. I 2 §

mönstringslagen (1983:929) anges att lagen inte är tillämplig i fråga om fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 20. Även dessa bestämmelser bör anpassas så att gränsen i stället sätts genom angivande av skrovlängden 15 meter.

Användningen av ett längdmått har väsentliga fördelar framför användningen av ett volymmått i form av bruttodräktighet. Förutom att en anpassning av bestämmelserna till den föreslagna indelningen av fartyg i skepp och båtar är ägnad att skapa ökad förutsägbarhet framstår det som betydligt lättare att i praktiken mäta skrovlängden hos ett fartyg än att räkna ut dess bruttodräktighet. Vidare kommer vissa fartyg som används yrkesmässigt, men som har en liten bruttodräktighet att täckas av kravet på fartcertifikat. Det gäller exempelvis vissa större så kallade RIB-båtar. Det bör i sammanhanget anmärkas att behörighetskraven i förordningen (2011:533) om behörighet för sjöpersonal kommer att behöva anpassas till den föreslagna ändringen av indelningen av fartyg i skepp och båtar.

Särskilt om beskattningen av fartygsbränsle

Även lagen (1994:1776) om skatt på energi bygger på den nuvarande indelningen i skepp och båtar, det vill säga att med skepp förstås fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter (1 kap. 6 §). Med båtar avses andra fartyg än skepp. I fråga om skepp gäller att förbrukaren kan köpa bränslet utan skatt under förutsättning att detta tas emot direkt i skeppet när skeppet inte används för privata ändamål. Beträffande båtar fordras ett särskilt medgivande att använda märkt olja eller fiskelicens som inte är begränsad till enskilt vatten för att bränsle ska få köpas utan skatt.

Även om det i och för sig framstår som önskvärt att även anpassa indelningen i skepp och båtar i lagen om skatt på energi till den ordning som föreslås avseende sjölagen talar avgörande skäl för att någon ändring i det här avseendet inte

bör företas. Regeringen har i propositionen 2014/15:40 Beskattning av flygbränsle och fartygsbränsle föreslagit vissa förtydliganden av uttrycket användning för privat ändamål som innebär att skattebefrielsen för fartygsbränsle begränsas. Vidare föreslås i lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 att möjligheten att få medgivande att använda märkt olja i båtar ska begränsas. Till saken hör också att energiskattesatsen är olika för märkt respektive omärkt olja. En ändring av den nuvarande indelningen av fartyg i skepp och båtar i lagen om skatt på energi skulle därmed indirekt komma att ändra förutsättningarna för skattebefrielse samt även beskattningen som sådan. Däremot bör det i 1 kap. 6 § lagen om skatt på energi markeras att indelningen i skepp och båtar avser den lagen.

6 Pråmar och flytande utrustning

6.1 Lagstiftningsbehovet

Bedömning: Ett register avseende pråmar och flytande utrustning som används för sjöfart, men som inte utgör fartyg, införs i syfte att säkerställa en effektiv sjösäkerhetstillsyn över dessa konstruktioner. Registret ges inte någon kreditfunktion.

Termen fartyg definieras inte i sjölagen (1994:1009). Av 1 kap. 3 §, som reglerar vilken utrustning som ska anses utgöra tillbehör till fartyg, framgår dock att ett fartyg måste ha ett skrov och en styrinrättning. Fartygssäkerhetslagens (2003:364) bestämmelser bygger på det allmänna fartygsbegreppet såsom det kommer till uttryck i sjölagen med tillägget att fartyget för att omfattas av lagen måste användas till sjöfart (1 kap. 1 §). Av detta följer att svävare vilka under gång bärs upp av en luftkudde samt pråmar i avsaknad av styrinrättning inte kan anses utgöra fartyg och därför varken omfattas av bestämmelserna om registreringsplikt i 2 kap. 1 § sjölagen och 4 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. eller sjösäkerhetsbestämmelserna. Beträffande svävare har lagstiftaren tagit konsekvenserna av detta genom att särskilt reglera frågan om säkerhet och bemanning i svävarfartsförordningen (1986:305). I fråga om pråmar och annan flytande utrustning som saknar styrinrättning finns dock inte någon särskild sjösäkerhetsreglering. Transport-

styrelsen har hävdat att redan det faktum att exempelvis en pråm är utrustad med pollare och därför indirekt kan styras av en bogserbåt innebär att även pråmen är ett fartyg i fartygssäkerhetslagens mening.

Ett problem är emellertid att även om Transportstyrelsen anser att en pråm utrustad med pollare utgör ett fartyg kan det många gånger ändå vara omöjligt att registrera den här typen av egendom eftersom ägaren inte sällan saknar möjlighet att uppvisa en fullständig fångeskedja på grund av att tidigare ägare inte kan identifieras. Det stränga kravet att ägaren ska kunna visa på en fullständig fångeskedja för att registrering ska medges hänger samman med kreditfunktionen i fartygsregistrets skeppsdel och att staten bär ett strikt ansvar för skador som orsakats av felaktiga uppgifter i fartygsregistret. Det här riskerar emellertid att försätta ägaren av egendomen i en omöjlig situation. Ägaren måste vid straffansvar uppfylla kraven i fartygssäkerhetslagen avseende certifikat och fribordsmärken samtidigt som registreringen utgör en förutsättning för att erhålla dessa.

Det sagda illustreras av en dom från Svea hovrätt avkunnad den 5 december 2014 (B 2029-14). En person åtalades här för att ha framfört en pråm utan föreskrivna fribordsmärken samt giltiga fart- och fribordscertifikat, 8 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen. Pråmen hade ingen egen styrinrättning utan var utrustad med pollare, vilket möjliggjorde att den indirekt kunde styras med hjälp av en bogserbåt. Av utredningen i målet framgick vidare att den tilltalade redan år 2008 hade sökt registrera pråmen i syfte att erhålla certifikat. Den tilltalade kunde emellertid inte visa på en sammanhängande fångeskedja eftersom det finska varvet där pråmen byggdes år 1964 lagts ned och den förste ägaren avlidit. Personen nekades därför registrera pråmen. Hovrätten ogillade emellertid åtalet med motiveringen att det fick anses tveksamt om pråmen hade en sådan styrinrättning att den kunde anses utgöra ett fartyg i sjölagens mening. Även om fartygsbegreppet inte var entydigt, fanns det enligt hovrätten heller inte något som

talade för att lagstiftaren avsett att fartygsbegreppet skulle ha en vidare innebörd i fartygssäkerhetslagen än i sjölagen. Svea hovrätt utgör visserligen inte någon prejudikatinstans, men mycket talar ändå för att domen ger uttryck för vad som får anses vara gällande rätt på området. Av den anledningen utgör det ingen lösning på problemet att enbart vidga fartygsbegreppet genom att i 1 kap. 3 § sjölagen utmönstra kravet på att ett fartyg ska ha en styrinrättning. Problemet med att styrka en sammanhängande fångeskedja kvarstår i den situationen ändå.

Samtidigt finns det emellertid starka skäl som talar för att pråmar av en viss storlek som används till sjöfart bör vara underkastade tillsyn i sjösäkerhetshänseende oavsett om de utgör fartyg eller inte. En del pråmar kan lasta betydande mängder gods och det har tidigare inträffat en rad allvarliga olyckor med den här typen av konstruktioner. Uppgifter från Transportstyrelsen visar att under åren 2004–2014 inträffade 44 olyckor med pråmar i svenska farvatten. Exempelvis sjönk den finskregistrerade bogserbåten Herakles och pråmen Bulk i hårt väder vid Grundkallens fyr natten mellan den 2 och den 3 mars 2004. Pråmen var vid tillfället lastad med 13 400 ton kol, 70 ton tjockolja och 60 ton dieselolja. I den grova sjön sköljde stora mängder vatten över den öppna pråmen som drabbades av nedisning. Besättningen räddades av den finska sjöräddningen. Den 20 juni 2013 slog en mindre pråm runt i en smal passage vid Ingarö i Stockholms skärgård. Pråmen var vid tillfället lastad med grovt virke och maskiner. Två personer hamnade i vattnet. Virket bedömdes utgöra en fara för den övriga sjöfarten. Förutom storleken hos vissa pråmar talar även det ökade antalet konstruktioner av det här slaget för att dessa bör vara underkastade tillsyn. I dagsläget finns cirka 260 pråmar registrerade i fartygsregistret och det är osäkert hur många av dessa som kan klassificeras som fartyg. Pråmarna är i flera fall också ålderstigna. Till detta kommer också att okunskapen hos den personal som hanterar pråmarna vad avser lasthantering och stabilitet i flera fall är stor. Även annan

typ av flytande utrustning som används för sjöfart bör av samma skäl som gäller för pråmarna vara föremål för tillsyn. Ett exempel på sådan utrustning kan vara mobila arbetspontoner försedda med kranar, hissar eller muddringsutrustning.

För att kunna bedriva en effektiv tillsyn över pråmar och flytande utrustning fordras emellertid att denna är registrerad. Det finns därför ett behov av att skapa ett register för pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg. Registret bör emellertid inte ges någon kreditfunktion i syfte att undgå de stränga krav som följer av en sådan. I den mån denna typ av utrustning kan fungera som säkerhet vid kreditgivning får detta lösas på annat sätt, exempelvis genom företagshypotek.

6.2 Registreringsplikt

Förslag: En registreringsplikt avseende pråmar och flytande utrustning som används för yrkesmässig sjöfart, men som inte utgör fartyg, införs genom en ny lag. För det ändamålet skapas en ny avdelning i fartygsregistret.

En fråga som här gör sig gällande är vilken typ av pråmar och flytande utrustning som ska vara registreringspliktig. Till pråmar i den mening som här avses får här räknas farkoster med skrov utan egen styrinrättning avsedda att bogseras eller skjutas av ett fartyg (pråmar med egen styrinrättning räknas som ovan påpekats redan idag som fartyg). Det kan vara fråga om lastpråmar och läktare. Som flytande utrustning bör räknas andra typer av arbetsplattformar utan styrinrättning, vilka bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar. Pråmen respektive utrustningen måste vara avsedd att användas till sjöfart, det vill säga att regelmässigt förflyttas. Flytdockor, husbåtar och pontoner avsedda för fast bruk bör inte omfattas av registreringsplikten även om sådana i och för sig kan bogseras vissa sträckor. Inte heller svävare bör räknas som flytande utrustning. Svävaren är visserligen

primärt avsedd för sjöfart, men kan även förflytta sig över is och stränder genom att den bärs upp av en av maskineriet alstrad luftkudde (se 1 § första stycket svävarfartsförordningen).

Enbart pråmar och flytande utrustning som används yrkesmässigt bör omfattas av registreringsplikten. Tolkningen av motsvarande uttryck i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. bör här vara vägledande. Normalt bör det vara fråga om att pråmen eller utrustningen används i någon form av näringsverksamhet.

Beträffande storleken finns det skäl att anpassa kraven till vad som gäller i fråga om registrering av båtar som används yrkesmässigt. Således bör pråmar där skrovets största längd uppgår till minst fem meter omfattas av registreringsplikten. Beträffande flytande utrustning kan den ha mycket olika utseende och därför bör i stället ett volymmått användas. I syfte att motsvara längdkravet bör volymmåttet 30 m3 användas.

Registreringsplikten bör i linje med vad som gäller i fråga om båtar genomföras i form av en särskild lag. För att kunna hantera registreringen bör en särskild avdelning i fartygsregistret i form av en pråmdel läggas till de befintliga avdelningarna. En nackdel med den föreslagna uppdelningen är naturligtvis att denna kan ge upphov till vissa gränsdragningssvårigheter. Pråmar och flytande utrustning med respektive utan styrinrättning kommer genom detta att registreras i olika avdelningar av fartygsregistret. Den praktiska effekten av detta är, som ovan antytts, att det inte kommer att finnas möjlighet att registerpantsätta de pråmar och den flytande utrustning som registreras i pråmdelen. Samtidigt gäller att karaktären hos de pråmar och den utrustning som registreras i pråmdelen kan förutses variera relativt kraftigt. Utrustning som kranar och andra arbetspontoner liknar i många fall mer motsvarande utrustning som används iland än fartyg och av den anledningen kan behovet av registerpantsättning ifrågasättas. Det bör också vara möjligt att lösa behovet av kreditsäkerhet på

annat sätt, exempelvis genom företagshypotek eller att annan egendom ställs som säkerhet. De pråmar som registreras i pråmdelen bör tilldelas en särskild igenkänningssignal.

6.3 Sjösäkerhetsfrågor

Förslag: En ny bestämmelse som anger vilka grundläggande sjösäkerhetskrav som ska gälla i fråga om pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg införs i fartygssäkerhetslagen. Vidare bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i detalj föreskriva hur dessa konstruktioner ska vara beskaffade och utrustade. Användningen av pråmar och flytande utrustning i strid mot förbud eller utan giltiga certifikat straffbeläggs. Det klargörs även att i den mån en pråm eller flytande utrustning används tillsammans med ett fartyg, kombinationen ska betraktas som en enhet på vilken lagen är tillämplig. Det sistnämnda gäller även utländska pråmar och flytande utrustning. Även lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn anpassas till att vissa pråmar och flytande utrustning inte längre anses utgöra fartyg.

Det faktum att pråmar och annan flytande utrustning utan styrinrättning inte kan betecknas som fartyg får den konsekvensen att dessa konstruktioner faller utanför det sjösäkerhetsrättsliga regelverket i form av fartygssäkerhetslagen (2003: 364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt Transportstyrelsens föreskrifter. Det framstår som otillfredsställande med tanke på de i avsnitt 6.1 redovisade olycksriskerna. Av den anledningen bör fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta pråmar och flytande utrustning som inte kan anses utgöra fartyg. Samtidigt framstår det som svårt att fullt ut tillämpa de regler som gäller för fartyg på dessa konstruktioner. Pråmar har exempelvis inte bemanning och den flytande utrustningen används ofta på ett helt annat sätt än fartyg. Det talar för att endast vissa grundläggande bestämmelser i fartygssäkerhets-

lagen bör tillämpas i fråga om pråmar och flytande utrustning. Transporstyrelsen bör sedan bemyndigas att i detalj föreskriva hur dessa konstruktioner ska vara beskaffade och utrustade samt vilka certifikat de ska ha. Detsamma gäller i fråga om tillsynen och dess bedrivande. Användningen av pråmar och flytande utrustning i strid mot förbud eller utan giltiga certifikat bör straffbeläggas i linje med vad som gäller i fråga om fartyg.

Det bör även klargöras att i den mån en pråm eller flytande utrustning används tillsammans med ett fartyg tillämpas lagen i övrigt beträffande såväl fartyget som pråmen. Fartyget och pråmen ska således vid inspektioner betraktas som en enhet. Det innebär exempelvis att Transportstyrelsen i samband med en inspektion av en bogserbåt även kan inspektera arbetsmiljön och lasthanteringen ombord på den bogserade pråmen. Det sagda bör omfatta även utländska enheter i form av bogserbåtar och pråmar eller flytande utrustning. En fråga är naturligtvis när en pråm ska anses vara använd tillsammans med ett fartyg. Här gäller att även i de fall en pråm tillfälligt kopplas bort från bogserbåten för lastning eller lossning måste dessa ändå anses användas tillsammans. Pråmen är här fortfarande i trafik tillsammans med bogserbåten. En pråm som under en längre tid kopplas bort från en bogserbåt i avsikt att användas vid exempelvis ett brobygge kan däremot inte längre anses användas för sjöfart. Det gäller även om den förflyttas korta sträckor inom byggarbetsplatsen. Den får i stället betraktas som en del av utrustningen på byggarbetsplatsen och tillsynen övergår därmed på Arbetsmiljöverket. Det sagda hindrar dock inte att Arbetsmiljöverket uppdrar åt Transportstyrelsen att fortsatt utöva tillsyn över pråmen i fråga för dess räkning.

Enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn kan ett fartyg flyttas av hamninnehavaren om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. I vissa fall kan det tänkas att fartyget utgör en fara för andra fartyg i hamnen. Till följd

av att vissa pråmar och flytande utrustning i avsaknad av styranordning inte kan anses utgöra fartyg framstår det som nödvändigt att utvidga lagens tillämpningsområde till att även avse sådana konstruktioner. Behovet av att kunna flytta den typen av pråmar och flytande utrustning i hamnar är lika stort som i fråga om fartyg. Det bör därför föreskrivas i lagen att med fartyg jämställs även pråmar och flytande utrustning registrerade i fartygsregistrets pråmdel.

6.4 Certifikat för inlandssjöfart

Förslag: Bestämmelserna avseende gemenskapscertifikat för inlandssjöfart i fartygssäkerhetslagen anpassas till det rådande svenska fartygsbegreppet.

I 3 kap. 1 a fartygssäkerhetslagen återfinns bestämmelser om krav på gemenskapscertifikat för fartyg och flytande utrustning som används i inlandssjöfart. Bestämmelserna bygger huvudsakligen på Europaparlamentets och rådets direktiv av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG. Vad som avses med fartyg i direktivet skiljer sig dock från den tolkning av fartygsbegreppet i fartygssäkerhetslagen som Svea hovrätt gjorde i den i avsnitt 6.1 redovisade domen. Direktivet är avfattat på ett sådant sätt att även pråmar utan styrinrättning innefattas av begreppet fartyg och att dessa ska ha certifikat. I syfte att anpassa svensk rätt till kraven i direktivet bör bestämmelserna angående gemenskapscertifikat i fartygssäkerhetslagen justeras på det sättet att det anges att bestämmelserna gäller även i fråga om pråmar som inte utgör fartyg.

7 Fiskefartyg

Förslag: Uppgiften att tilldela ett fiskefartyg distriktsbeteckning överförs från Transportstyrelsen till Havs- och vattenmyndigheten. Ändringen fordrar inte någon lagändring utan kan genomföras genom en ändring av förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering.

Enligt 1 kap. 8 § andra stycket sjölagen (1994:1009) har regeringen bemyndigats att meddela närmare bestämmelser om identifiering och märkning av fartyg, deras båtar och redskap. Av 3 kapitlet i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering framgår sedan att fiskefartyg som används yrkesmässigt ska ha en distriktsbeteckning. Denna består av en bokstavsgrupp åtföljd av en eller flera siffror. De olika distriktens geografiska omfattning samt bokstavsgruppen för respektive distrikt anges i en bilaga till fartygsregisterförordningen (1975:927). Beteckningarna är unika för varje fiskefartyg. Idag är det Transportstyrelsen som tilldelar fiskefartygen distriktsbeteckningar. Distriktsbeteckningen hänger nära samman med regleringen av fisket och fiskekvoterna. Beteckningen har inte någon betydelse för fiskefartyget som sådant eller säkerheten ombord på detta. Av den anledningen ligger det nära till hands att Havs- och vattenmyndigheten övertar uppgiften att tilldela fiskefartyg distriktsbeteckningar från Transportstyrelsen. Den förstnämnda myndigheten svarar för regleringen av yrkesfisket. Överföringen av uppgiften att tilldela fiskefartyg distrikts-

beteckning från Transportstyrelsen till Havs- och vattenmyndigheten fordrar inte någon lagändring utan bedöms kunna genomföras av regeringen genom ändring av förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering. Det bör understrykas att det här endast är fråga om uppgiften att tilldela fiskefartygen distriktsbeteckningar. Beträffande själva registreringen av fiskefartygen i fartygsregistret bör vid registrering dessa fortsatt hänföras till det registreringsdistrikt där dessa har sin hemmahamn samt i skeppslistan redovisas särskilt (1 kap. 7 och 8 §§ fartygsregisterförordningen).

8 Utveckling av fartygsregistret

8.1 Bakgrund

Transportstyrelsen förbereder för närvarande upphandlingen av ett nytt datasystem för fartygsregistret. I samband med detta uppkommer en rad juridiska frågor avseende funktionerna i det nya registret. Närmast är det fråga om utvecklingen av olika e-tjänster som möjligheten att lämna elektroniska ansökningar till registret, huruvida fartygsregistret kan samköras med det statliga personadressregistret (SPAR), aktiebolagsregistret och handelsbolagsregistret för överföring av adressuppgifter samt huruvida banker och andra företag kan ges tillgång till information i fartygsregistret. Ytterligare en fråga gäller möjligheten för Transportstyrelen att på eget initiativ avregistrera fartyg utan att någon ansökan har lämnats av ägaren.

8.2 E-tjänster och andra funktioner

Bedömning: Elektroniska ansökningar avseende registerärenden bör inte införas fullt ut i dagsläget med tanke på den osäkerhet som råder internationellt avseende bland annat standarden för digitala dokument och signaturer. Däremot bör ägare till fartyg med tillgång till en giltig e-legitimation kunna ges möjlighet att lämna digitala ansökningar samt få tillgång

till uppgifter rörande sina fartyg i registret. Fartygsregistret bedöms kunna samköras med det statliga personadressregistret, aktiebolagsregistret samt handelsregistret avseende adressuppgifter. Vidare finns det skäl att införa en möjlighet att upplysningsvis anteckna förekomsten av återtagandeförbehåll i fartygsregistrets båt- respektive pråmdel. En sådan ändring kan genomföras genom att fartygsregisterförordningen kompletteras med bestämmelser motsvarande de som återfinns i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Beträffande utvecklingen av elektroniska ansökningar har den frågan delvis berörts ovan i avsnitt 3.1. Såväl skepp som båtar omsätts i hög grad över gränserna och det föreligger inte någon gemensam internationell standard avseende digitala dokument och signaturer. Av den anledningen finns det skäl att avvakta med att fullt ut införa ett system med elektroniska ansökningar i fartygsregistret. Däremot bör den ägare som har tillgång till en giltig svensk e-legitimation kunna lämna ansökningar till registret samt få detaljerad information om sitt fartyg, exempelvis inskrivna inteckningar i ett skepp. Detsamma bör gälla även i fråga om pråmar och flytande utrustning i fartygsregistrets pråmdel.

I fråga om samkörning av adressuppgifter mellan fartygsregistret och andra statliga register kan detta innefatta en behandling av personuppgifter i de fall ägaren till fartyget är en fysisk person. Skatteverket är personuppgiftsansvarigt för det statliga personadressregistret (SPAR). Den rättsliga fråga som uppkommer är således om Skatteverket här kan lämna ut personuppgifter ur personadressregistret till Transportstyrelsen. Fartygsregistret fyller i hög grad en offentligrättslig funktion genom att det ligger till grund för tillsynen av fartyg. Behandling av personuppgifter är enligt 10 § e personuppgiftslagen (1998:204) tillåten i det fall den personuppgiftsansvarige eller tredje man till vilken uppgifterna lämnas ut ska kunna utföra en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning. Vidare får enligt 3 § 1 lagen (1998:527) om det statliga person-

adressregistret uppgifter ur registret lämnas ut om mottagaren ska använda uppgifterna för att aktualisera, komplettera och kontrollera adressuppgifter. Att ha tillgång till korrekta adressuppgifter för att kunna ta kontakt med ägaren till ett fartyg får betraktas som nödvändigt för att tillsyn över fartyget ska kunna bedrivas (se 9 § personuppgiftslagen). Det bör också anmärkas i sammanhanget att det inte är fråga om att några nya personuppgifter tillförs registret utan att hålla befintliga uppgifter uppdaterade. En samkörning mellan det statliga personadressregistret och fartygsregistret avseende adressuppgifter bedöms därför vara tillåten.

Uppgifter om juridiska personer omfattas inte av personuppgiftslagen samtidigt som såväl aktiebolagsregistret som handelsbolagsregistret enligt 2 kap. 1 § 5 aktiebolagsförordningen (2005:559) respektive 1 a § 5 handelsregisterförordningen (1974:188) bland annat har till ändamål att tillhandahålla information för verksamhet för vilken staten ansvarar enligt lag eller annan författning. Även en samkörning mellan dessa register och fartygsregistret avseende adressuppgifter bedöms därför vara tillåten.

Beträffande tillgången till information i fartygsregistret för banker och andra företag finns redan en möjlighet att ge dessa företag direktåtkomst reglerad i 4 § fartygsregisterförordningen (1975:927). Informationen får användas vid kreditgivning, försäkringsgivning eller i annan allmän eller enskild verksamhet där den information som finns i fartygsregistret utgör underlag för prövningar och beslut. Någon ytterligare lagstiftning avseende den frågan bedöms därför inte som nödvändig.

Däremot kan det ifrågasättas om den information som återfinns i fartygsregistret i alla delar är tillräcklig. Till skillnad mot vägtrafikregistret finns det inte någon möjlighet att anteckna förekomsten av ett äganderättsförbehåll i båtregistret. Även om anteckningen av ett återtagandeförbehåll inte ges en direkt sakrättslig verkan bedöms förekomsten av en sådan upplysning underlätta kreditgivningen i samband

med omsättningen av båtar. Det finns därför skäl att komplettera fartygsregisterförordningen med motsvarande bestämmelser som återfinns i 4 § 3 och 7–10 §§ förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Även i den föreslagna pråmdelen bör det vara möjligt att anteckna förekomsten av ett äganderättsförbehåll.

8.3 Avregistrering utan anmälan

Bedömning: Transportstyrelsens möjligheter att på eget initiativ avregistrera fartyg utökas inte. Däremot införs en tillfällig lag om avregistrering efter kungörelse i syfte att som en engångsåtgärd rensa bort äldre fartyg ur registret i samband med omläggningen till ett nytt register.

Transportstyrelsen bedömer att det idag finns cirka 200–250 fartyg registrerade i fartygsregistret som rätteligen borde ha avregistrerats på grund av att de exempelvis sålts utomlands, huggits upp, sjunkit eller liknande. Ägarna till dessa fartyg är inte sällan svåra att spåra. Självfallet bör fartygsregistret återspegla de reella förhållandena. Såväl sjölagen (1994:1009) som lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ger redan idag Transportstyrelsen vissa rättigheter att på eget initiativ ändra uppgifter i fartygsregistret. I fråga om skepp finns idag en begränsad rätt enligt 2 kap. 29 § sjölagen att vidta rättelser i fartygsregistrets skepps- respektive skeppsbyggnadsdel. Det ska vara fråga om en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens skrivfel eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende. Jämfört med vad som gäller i fråga om skepp har Transportstyrelsen en mer vidsträckt rätt enligt 9 § lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. att självmant avregistrera en båt. Transportstyrelsen kan på eget initiativ avregistrera en båt som förolyckats, huggits upp eller annars förstörts, på grund av överlåtelse inte längre kan vara införd i fartygsregistrets

båtdel alternativt försvunnit eller övergetts i sjön och sedan inte hörts av under tre månader.

Skillnaden mellan sjölagen och lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. hänger samman med att fartygsregistrets skeppsdel även fungerar som ett kreditregister. Behovet av att skydda panthavarna talar starkt för att Transportstyrelsens rätt att på eget initiativ ändra uppgifter i fartygsregistrets skeppsrespektive skeppsbyggnadsdel bör vara ytterst begränsad. Det sagda kommer till uttryck i bestämmelsen i 2 kap. 7 § tredje stycket sjölagen som säger att ett skepp endast får avregistreras efter medgivande av pantbrevets innehavare och att staten bär ett i det närmaste strikt ansvar för rättsförluster enligt 22 kap. 5 § samma lag. Den nu diskuterade problematiken torde emellertid framförallt göra sig gällande i fråga om vad som idag betraktas som mindre skepp, det vill säga skepp med en skrovlängd mellan 12 och 24 meter. Genom att indelningen av fartyg i skepp och båtar föreslås ändras kommer dessa skepp att framledes övergå till att bli båtar och registreras i båtdelen. Möjligheterna för Transportstyrelsen att självmant avregistrera dessa kommer därmed att öka per automatik.

Det kan ifrågasättas om Transportstyrelsens möjligheter enligt 9 § lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. bör utökas. Eftersom fartygsregistrets båtdel saknar kreditfunktionen gör inte sig samma krav på restriktivitet gällande som i fråga om skeppsdelen. Det finns dock skäl som talar emot en sådan utvidgad rätt. Registret fyller en tillsynsfunktion och det finns en viss risk att båtar kommer att avregistreras trots att det fortfarande finns behov av tillsyn. Ett exempel skulle kunna vara att en båt avregistreras på grund av att den under period använts som bostad och inte sjöfart, men att den sedan sätts i trafik igen. Det kan även förväntas att systemet med registerhållningsavgifter samt en utökad tillsyn i form av egendeklarationer avseende sjösäkerheten kommer att ge ökade incitament för ägare till båtar som inte längre bör vara registrerade i båtdelen också avregistrerar dessa.

Sammanfattningsvis bedöms därför Transportstyrelsens möjligheter att på eget initiativ avregistrera fartyg inte behöva utökas.

Däremot bör som en engångsåtgärd en tillfällig lag om avregistrering efter kungörelse införas. Syftet med lagen är att rensa upp i registret och söka få bort gamla fartyg där ägarna inte längre går att spåra på grund av att fartyget sålts utomlands eller den i registret antecknade ägaren är avliden sedan länge. Lagen bör ge Transportstyrelsen möjlighet att kalla ägaren och eventuella innehavare av pantbrev i fartyget genom ett kungörelseförfarande. En kallelse bör kungöras i Post- och Inrikes Tidningar genom vilken ägaren och innehavarna av pantbrev uppmanas att anmäla om de motsätter sig en avregistrering av fartyget samt dödning av inteckningshandlingarna och inteckningarna i fartyget. Tiden för anmälan bör sättas till ett år, det vill säga motsvarande tid som i normalfallet råder i fråga om dödning av inteckningshandling. Om ingen har motsatt sig avregistrering inom den förelagda tiden bör Transportstyrelsen på eget initiativ kunna avregistrera fartyget samt döda eventuella inteckningshandlingar och inteckningar. Lagan bör gälla under en period om två år, vilket beräknas ge Transportstyrelsen tillräcklig tid att hantera dessa frågor.

9 Vissa myndighetsuppgifter

Förslag: Uppgiften att upprätta förteckningar över lämpliga sakkunniga ledamöter vid sjöförklaring samt i dispaschmål överförs från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen. Detsamma gäller i fråga om uppgiften att upprätta en förteckning över besiktningsmän lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga skador på fartyg och gods.

I 18 kap. sjölagen (1994:1009) återfinns särskilda bestämmelser om sjöförklaring, undersökning av olyckor och besiktning. Syftet med sjöförklaringen är att efter en sjöolycka eller annan allvarligare händelse ombord på ett svenskt fartyg klarlägga händelsen och dess orsaker (18 kap. 8 §). Det är med andra ord fråga om en slags bevisupptagning. Sjöförklaring inom landet hålls vid sjörättsdomstol. Rätten ska bestå av en lagfaren domare som ordförande samt två ledamöter med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Av 18 kap. 10 § sjölagen framgår att de sakkunniga ledamöterna ska utses från en förteckning upprättad av Sjöfartsverket. Förteckningen ska upprättas årligen med utgångspunkt i varje sjöinspektionsdistrikt. Vidare finns vissa bestämmelser om besiktningar i samband med skador på fartyg och gods i 18 kap. 22–24 §§ sjölagen. Beträffande sådana besiktningar gäller enligt 18 kap. 21 § att Sjöfartsverket årligen ska upprätta en

förteckning över personer som är lämpliga att tjänstgöra som besiktningsmän.

Redan idag anges emellertid i 18 kap. 20 § sjölagen att det i fråga om undersökningar från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor finns särskilda bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Enligt 1 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska om inte annat föreskrivs undersökningar om sjöolyckor och olyckstillbud till sjöss göras av Statens haverikommission. Transportstyrelsen har i det sammanhanget en skyldighet att ställa experter till haverikommissions förfogande enligt 6 § samma förordning. I och med att inspektionsverksamheten har överförts från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen samt att den sistnämnda myndigheten redan idag ska bistå Statens haverikommission med expertis framstår det därför som naturligt att även ansvaret för upprättande av förteckningarna över sakkunniga vid sjöförklaringar samt besiktningsmän övertas av Transportstyrelsen.

Enligt 21 kap. 11 § sjölagen ska slutligen Sjöfartsverket varje år upprätta en förteckning över sakkunniga som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Personerna i fråga ska vara kunniga i handel och sjöfart.

Eftersom Sjöfartsverkets verksamhet med tiden alltmer kommit att inriktas mot tillhandahålla och utveckla sjövägar finns det anledning att även överflytta den här typen av uppgifter på Transportstyrelsen. Den sistnämnda myndigheten har dessutom det övergripande målet att säkra en transportförsörjning som är långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv och som bidrar till konkurrenskraft i näringslivet. Uppgiften att föra en förteckning över lämpliga ledamöter i dispaschmål med kunskap om handel och sjöfart kan därför idag sägas ligga mer i linje med Transportstyrelsens än med Sjöfartsverkets verksamhet. Uppgiften kan därför med fördel överföras till Transportstyrelsen.

10 Ikraftträdande

10.1 Tiden för ikraftträdandet

Förslag: De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft den 1 juli 2017 med undantag för 2 § första stycket mönstringslagen (1983:929) och 3 kap. 1, 4 och 10 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364). De sistnämnda lagändringarna bör i stället träda i kraft den 1 juli 2018. Den tillfälliga lagen om avregistrering av fartyg med okänd ägare bör träda i kraft redan den 1 januari 2016 samt upphöra att gälla vid utgången av 2018.

Det framstår som angeläget att de föreslagna lagändringarna träder i kraft så snart som möjligt. Det viktigaste skälet är sjösäkerheten. Den i avsnitt 6.1 redovisade domen från Svea hovrätt innebär att det idag finns ett antal pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg och därmed varken är registreringspliktiga eller omfattas av fartygssäkerhetslagens bestämmelser samtidigt som det finns ett stort behov av att utöva tillsyn över dessa konstruktioner vad avser sjösäkerheten ombord på dessa.

Ett annat viktigt skäl för att de föreslagna lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt är den svenska rederinäringens utsatta konkurrenssituation. Inte minst den ofullständiga regleringen av hyra av obemannade fartyg (skeppslega) försvårar för svenska rederier att på ett rationellt sätt organisera verksamheten samt finansiera nya skepp.

Samtidigt kan tiden fram till ikraftträdandet inte göras alltför kort. Transportstyrelsen måste ges tid att ta fram ett nytt tekniskt datasystem för fartygsregistret. De föreslagna lagändringarna medför också omfattande behov av att ändra anslutande förordningar och föreskrifter. Bland annat måste fartygsregisterförordningen (1975:927) i stora delar skrivas om till följd av de föreslagna ändringarna i fartygsregistret. Den ändrade indelningen av fartyg i skepp och båtar medför också att behörighetsbestämmelserna för sjöpersonal kommer att behöva ses över. Transportstyrelsen kommer också att behöva ta fram säkerhetsföreskrifter avseende hur pråmar och flytande utrustning ska vara konstruerade samt föreskrifter avseende certifikat och tillsyn över dessa.

En samlad bedömning talar för att de föreslagna lagändringarna bör träda i kraft den 1 juli 2017. I fråga om förslaget till ändring av 2 § mönstringslagen första stycket samt 3 kap. 1, 4, och 10 §§ fartygssäkerhetslagen bör tiden fram till ikraftträdandet vara längre eftersom översynen av behörighetsbestämmelserna kan förväntas ta mer tid i anspråk än arbetet med övriga förordningsbestämmelser och föreskrifter. Här behöver Transportstyrelsen göra en ingående analys av konsekvenserna av att behörighetskraven för sjöpersonal ändras i olika avseenden. Dessa bestämmelser bör därför träda i kraft först den 1 juli 2018.

I fråga om den tillfälliga lagen om avregistrering av fartyg med okänd ägare gäller att den bör träda i kraft redan den 1 januari 2016. Det ger Transportstyrelsen en möjlighet att redan innan det nya datasystemet tas i bruk och vissa fartyg överförs mellan de olika delarna rensa bort fartyg med okända ägare ur registret. Lagen bör upphöra att gälla vid utgången av år 2018.

10.2 Övergångsbestämmelser

Förslag: Ärenden enligt den nuvarande 1 kap. 1 b § sjölagen (1994:1009) överlämnas av Sjöfartsverket till Transportstyrelsen. Egendom för vilken inteckningar har sökts och

beviljats före ikraftträdandet ska fortsatt vara registrerad i skeppsdelen även om denna i annat fall skulle ha överförts till fartygsregistrets skeppslegodel eller båtdel i samband med ikraftträdandet. Först om egendomen upphör att besväras av inteckningar ska denna överföras till annan del av fartygsregistret. Certifikat som utfärdats före ikraftträdandet ska fortsatt gälla enligt sin lydelse.

Pågående ärenden om medgivande enligt 1 kap. 1 b § sjölagen (1994:1009) att ett fartyg ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg ska i samband med ikraftträdandet överlämnas av Sjöfartsverket till Transportstyrelsen. Formellt sett får ärendet avgöras enligt den äldre lydelsen, men i praktiken torde detta inte spela någon roll för hanteringen av ärendet. Transportstyrelsen bör exempelvis även utan direkt stöd i den äldre lydelsen kunna begränsa medgivandet till fem år i fråga om inhyrning av ett i huvudsak obemannat utländskt fartyg.

Egendom som idag återfinns i fartygsregistrets skeppsdel, men som på grund av de föreslagna lagändringarna ska överföras till någon av fartygsregistrets övriga delar – det kan exempelvis vara fråga om ett skepp som övergår till att bli båt eller en pråm som inte längre anses utgöra fartyg – bör fortsatt ändå tillåtas vara registrerad i skeppsdelen om egendomen besväras av inteckningar. I annat fall skulle ägarna till denna egendom tvingas att lägga om sina krediter. Först när egendomen inte längre besväras av inteckningar bör denna överföras från skeppdelen till den del där den rätteligen borde vara registrerat. Överföringen bör på lämpligt sätt meddelas ägaren.

Beträffande certifikat som utfärdats enligt fartygssäkerhetslagen ska dessa fortsatt gälla. Det innebär att även om en pråm överförs till fartygsregistrets pråmdel och därmed kommer att omfattas av andra krav än tidigare ska det utfärdade fartcertifikatet respektive fribordscertifikatet fortsatt gälla fram till dess att dessa löper ut.

11 Konsekvenser

11.1 Staten

Bedömning: Transportstyrelsens kostnader för registerhållningen kommer att öka något. I huvudsak får detta finansieras genom något höjda registerhållningsavgifter. Transportstyrelsen kan behöva ges ett tillfälligt ökat anslag för kostnader i samband med upphandlingen av ett nytt datasystem för fartygsregistret samt den föreslagna överföringen av fartyg, pråmar och flytande utrustning mellan registrets olika delar. För Sjöfartsverket respektive Havs- och vattenmyndigheten bedöms förändringarna vara marginella. De ryms därför inom befintliga budgetramar. Statens intäkter från stämpelskatten kan komma att minska marginellt på grund av förslaget att införa en skeppslegodel och den föreslagna ändringen av indelningen av fartyg i skepp och båtar.

Transportstyrelsen

Förslagen påverkar i första hand Transportstyrelsen som är den myndighet som svarar för driften av fartygsregistret. Som påpekades i kapitel 3 och 8 förbereder Transportstyrelsen för närvarande en upphandling av ett nytt datasystem för att hantera fartygsregistret. Förslaget att införa en skeppslegodel samt en pråmdel kan sannolikt inkluderas i det arbetet och

behöver därmed inte föranleda några större ökade kostnader. Väljer däremot Transportstyrelsen att behålla det nuvarande systemet beräknas utbyggnaden av den föreslagna skeppslego- respektive pråmdelen att kosta cirka en till en och en halv miljon kronor. Dessa kostnader bedöms i så fall behöva finansieras genom ökade registerhållningsavgifter med uppskattningsvis 5 % under en femårsperiod.

Den föreslagna ändringen av indelningen i skepp och båtar väntas leda till minskade intäkter för Transportstyrelsen på grund av att avgifterna för olika registreringsåtgärder är lägre för båtar än för skepp. Vidare kan en del avgifter för inskrivning av inteckningar förväntas falla bort i och med att fler fartyg kan förväntas registreras i fartygsregistrets båtdel istället för som idag i skeppsdelen. Sammantaget beräknas intäktsminskningen uppgå till cirka 3,3 miljoner kronor. Det kan dock förväntas att hanteringen av registerärenden kommer att förenklas väsentligt. Det kan leda till kostnadsbesparingar på cirka 3 miljoner kronor. Det bör dock framhållas att beräkningarna här är osäkra i och med att antalet skepp i fartygsregistrets skeppsdel minskar även till följd av utflaggningen. Det faktum att färre fartyg måste bära de fasta kostnaderna för registret kan innebära att avgifterna för registrering måste höjas något.

Förslaget att ändra indelningen av fartyg i skepp och båtar samt införande av skeppslegodelen samt pråmdelen i registret väntas också medföra vissa engångskostnader för överflyttningen av fartyg mellan de olika delarna i registret samt dödning av inteckningar. Kostnaderna beräknas till cirka 3–4 miljoner kronor. Ett sätt att finansiera kostnaderna är att ta ut riktade avgifter till ägarna av dessa fartyg, pråmar och flytande utrustning. Utredningen föreslår emellertid att en sådan överföring ska vara avgiftsfri eftersom den föranleds av att staten ändrar registret och inte enskilda dispositioner. Åtgärden kan i stället finansieras genom ett tillfälligt ökat statligt anslag till Transportstyrelsen eller en allmän höjning av registerhållningsavgiften.

Beträffande frågan om avgifter för registrering i skeppslegodelen och pråmdelen bedöms att arbetsinsatsen för att registrera pråmar och flytande utrustning kommer att vara densamma som för båtar. Avgifterna för registrering i pråmdelen förutses därför bli desamma som för registrering i båtdelen. I fråga om registrering av fartyg inhyrda på bareboatbasis kommer arbetsinsatsen att öka något i och med att dessa fartyg först ska erhålla ett medgivande och därefter registreras i skeppslegodelen. Totalt sett kan avgifterna beträffande dessa fartyg behöva höjas på så sätt att ansökan om medgivande enligt 1 kap. 1 b § sjölagen (1994:1009) avgiftsbeläggs.

Tillsynsinsatserna bedöms behöva ökas något, vilket innebär att fler ägare till fartyg, pråmar och flytande utrustning kommer att behöva betala tillsynsavgifter. Det kompenseras i någon mån av att skeppsmätningen förenklas genom kravet på längdmått istället för rymdmått. Det totala avgiftsuttaget förväntas dock öka något.

Överföringen av myndighetsuppgifter i form av upprättande av olika förteckningar över sakkunniga och besiktningsmän förväntas endast leda till marginella kostnadsökningar för Transportstyrelsen. Dessa får rymmas inom den befintliga budgeten.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets arbetsuppgifter minskar något till följd av att Transportstyrelsen övertar ärendena om medgivande enligt 1 kap. 1 b § sjölagen samt upprättande av förteckningar över sakkunniga och besiktningsmän. Kostnadsbesparingarna bedöms dock som marginella.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten kan förväntas få vissa marginella kostnadsökningar genom övertagandet av uppgiften att tilldela fiskefartyg distriktsbeteckningar. Dessa kostnader får emellertid rymmas inom de befintliga budgetramarna.

Övrigt

Statens intäkter på grund av stämpelskatten kan komma att minska något på grund av förslaget att införa en skeppslegodel samt den föreslagna ändringen av indelningen i skepp och båtar. Minskningen bedöms dock bli högst marginell genom att inflaggningen av utländska skepp som hyrts in obemannade är relativt obetydlig idag till följd av hur bestämmelserna ser ut. På samma sätt bedöms inte förslaget till ändrad indelning av fartyg i skepp och båtar påverka intäkterna från stämpelskatten annat än marginellt eftersom bankerna redan idag i hög grad använder sig av andra former av kreditsäkerhet än registerpantsättning.

11.2 Näringslivet och enskilda

Bedömning: Sammantaget bedöms förslagen gynna såväl större som mindre rederier, fritidsbåtnäringen, enskilda fritidsbåtägare samt bankerna genom en förenklad administration.

Förslagen bedöms som betydelsefulla för den svenska rederinäringen. För de större rederierna bedöms bestämmelserna underlätta såväl köp och försäljning av skepp samt finansiering av skepp. Införandet av ett skeppslegoregister kan också förväntas underlätta för rederierna att under kortare perioder skaffa ersättningstonnage.

För de mindre rederierna samt andra entreprenörer som använder fartyg, pråmar och flytande utrustning i sin verksamhet bedöms framförallt den ändrade indelningen i skepp och båtar samt införandet av en pråmdel vara av betydelse. Den förenklade registreringen utan krav på att ägaren ska kunna visa på en obruten fångeskedja beräknas underlätta administrationen för dessa företag. Vidare underlättar detta omsättningen av fritidsbåtar internationellt vilken kan förväntas vara till nytta för såväl fritidsbåtnäringen som enskilda fritidsbåtägare.

För bankerna torde förslaget om införande av en möjlighet att upplysningsvis anteckna förekomsten av ett äganderättsförbehåll i fartygsregistrets båtdel respektive pråmdel vara av betydelse för kreditgivningen.

11.3 Övrigt

Bedömning: Förslagen bedöms inte påverka samhället i övrigt.

Förslaget bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen eller den offentliga servicen i olika delar av landet, små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, jämställdheten mellan kvinnor och män eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Förslaget berör heller inte förhållandet till Sveriges medlemskap i den Europeiska Unionen.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart

1 § Registrering enligt denna lag sker i pråmdelen i det fartygsregister som avses i 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:1009).

Pråmregistreringsärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av pråm eller flytande utrustning,
2. anteckning av förvärv av pråm eller flytande utrustning,
3. annan införing i fartygsregistrets pråmdel, som sker på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

Paragrafen är ny. I bestämmelsen föreskrivs vilka ärenden som ska utgöra pråmregistreringsärenden. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 1 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

2 § Som ägare av pråm eller flytande utrustning anses även den som innehar pråmen eller utrustningen på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt. Som ägare anses

också den person som enligt 4 § andra stycket 2 brukar en pråm eller flytande utrustning.

Bestämmelserna om förvärv av pråm eller flytande utrustning gäller också förvärv av andel i sådan pråm eller utrustning.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Genom bestämmelsen klargörs att även den som innehar en pråm på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt ska anses som ägare. Detsamma gäller beträffande en person som är bosatt i Sverige och brukar en utländsk pråm eller flytande utrustning som vanligen finns här. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 2 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

3 § Registrering i fartygsregistrets pråmdel sker under igenkänningssignal som avses i 1 kap. 8 § sjölagen (1994:1009).

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 3 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

4 § I fartygsregistrets pråmdel ska föras in pråm eller flytande utrustning som anges i andra stycket, om pråmen eller utrustningen används yrkesmässigt till sjöfart men inte kan anses utgöra fartyg. Det sagda gäller endast pråmar som har en största skrovlängd om minst fem meter eller flytande utrustning för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym om minst 30 m3.

Första stycket gäller varje pråm eller flytande utrustning som

1. ska anses som svensk enligt de förutsättningar som anges för fartyg i 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009),
2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här,

eller

3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler pråmen eller utrustningen för registrering.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar i hög grad 4 § första och andra styckena i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

5 § En pråm eller flytande utrustning som ska anses som svensk enligt de förutsättningar som anges för fartyg i 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009) eller som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen får även i andra fall än som anges i 4 § föras in i fartygsregistrets pråmdel om det med hänsyn till pråmens eller utrustningens typ och användning eller annars finns särskilda skäl att den registreras.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 5 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

6 § En pråm eller flytande utrustning som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 2 sjölagen (1994:1009) ska föras in i fartygsregistrets pråmdel, om ägaren anmäler pråmen eller utrustningen för registrering.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 5 a § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

7 § Ägare av en pråm eller flytande utrustning som är registreringspliktig men inte införd i fartygsregistrets pråmdel, ska skriftligen inom en månad från det att pråmen eller utrustningen blev registreringspliktig i hans eller hennes hand anmäla denna för registrering.

Den som har förvärvat en registrerad pråm eller flytande utrustning ska skriftligen inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i fartygsregistrets pråmdel. Den som anmäler en pråm eller flytande utrustning för registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av pråm eller flytande utrustning från den avlidne.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet enligt första eller andra stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av registermyndigheten.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 6 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

8 § En registrerad pråm eller flytande utrustning ska avregistreras, om den

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. på grund av överlåtelse eller av andra skäl inte längre kan vara införd i fartygsregistrets pråmdel,
3. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
4. inte är registreringspliktig och ägaren anmäler pråmen eller utrustningen för avregistrering hos registermyndigheten.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 7 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

9 § Anmälan om avregistrering ska ske skriftligen.

Ska en pråm eller flytande utrustning avregistreras enligt 8 § 1–3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla pråmen eller utrustningen för avregistrering. Upphör en registrerad pråm eller flytande utrustning genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar

förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att pråmen eller utrustningen anmäls för avregistrering.

Den som underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt andra stycket döms till penningböter.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 8 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

10 § Föreligger sådana omständigheter att en pråm eller flytande utrustning ska avregistreras enligt 8 § 1–3 får registermyndigheten självmant låta avregistrera pråmen eller utrustningen.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 9 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

11 § Vid behandlingen hos registermyndigheten av pråmregistreringsärenden tillämpas inte bestämmelserna i 27 och 28 §§ förvaltningslagen (1986:223).

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i pråmregistreringsärenden och får med anledning av detta föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande som myndigheten behöver känna till för ändamålsenlig registerföring.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 10 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

12 § Frågan om vem som ska vara införd i fartygsregistrets pråmdel som ägare till viss pråm eller flytande utrustning avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och de krav en ändamålsenlig registerföring ställer.

När ett ärendes beredning ger anledning till detta, 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.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 11 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

13 § Hos registermyndigheten förs dagbok över pråmregistreringsärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanförs i akter.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 12 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

14 § Beslut, som innebär att anmälan i pråmregistreringsärende bifalls, införs i fartygsregistrets pråmdel. Innebär beslut att anmälan inte bifalls, antecknas beslutet och skälen för detta i dagboken eller akten.

Har beslut i pråmregistreringsärende 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 ska iaktta.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 13 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

15 § Ett beslut av registermyndigheten i ett pråmregistreringsärende får överklagas till Stockholms tingsrätt av den som beslutet rör, om det har gått honom eller henne emot. Ett beslut som inte är slutligt får överklagas endast i de fall som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid överklagande tillämpas lagen om domstolsärenden, om inte annat följer av denna lag.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 14 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

16 § Den som vill överklaga ett beslut av registermyndigheten ska göra det skriftligen. Skrivelsen ska ges in till registermyndigheten.

Om överklagandet avser ett slutligt beslut, ska skrivelsen ha kommit in till registermyndigheten inom tre veckor från den dag en underrättelse eller ett bevis om beslutet hölls tillgängligt för sökanden. Skrivelsen får dock alltid ges in inom fyra veckor från den dag då beslutet meddelades.

I fråga om klagotid för överklagande av sådant beslut som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden tillämpas bestämmelserna i 38 § första och andra styckena samma lag.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 14 a § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

17 § När ett slutligt beslut med anledning av ett överklagande har vunnit laga kraft, ska beslutets innehåll antecknas i fartygsregistrets pråmdel.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 14 b § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

18 § Kustbevakningen, Tullverket och Polismyndigheten biträder registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av pråmar och flytande utrustning följs. Dessa myndigheter har, liksom registermyndigheten, för detta ändamål rätt till tillträde till pråm eller flytande utrustning. De ska underrätta registermyndigheten om försummelser att följa bestämmelserna.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.2. Bestämmelsen motsvarar 15 § i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.

12.2 Förslaget till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare

1 §
Är ägaren till ett fartyg registrerat i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel okänd kan registermyndigheten låta kalla ägaren och panthavarna genom kungörelse i Post- och Inrikes Tidningar. Kallelsen ska innehålla uppgifter om fartyget, registrerad ägare, registrerade innehavare av pantbrev samt en uppmaning till ägaren och innehavarna av pantbrev att anmäla till registermyndigheten senast en viss dag om de motsätter sig en avregistrering av fartyget och dödning av inteckningarna och inteckningshandlingarna. Tiden för anmälan ska vara ett år.

Paragrafen är ny och reglerar förutsättningarna för att Transportstyrelsen ska kunna avregistrera ett fartyg med okänd ägare. Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

En förutsättning för att Transportstyrelsen ska kunna använda sig av förfarandet är att ägaren till fartyget är okänd. Så kan vara fallet om fartyget sålts till en utländsk ägare och denne inte går att spåra eller om den registrerade ägaren är avliden sedan länge och det inte kan utrönas vem som äger fartyget idag. Transportstyrelsen kan då besluta att genom

kungörelse uppmana ägaren samt innehavare av pantbrev att till myndigheten anmäla om någon motsätter sig en avregistrering av fartyget. Tiden för anmälan ska vara ett år, vilket motsvarar den tidsperiod som normalt sätts ut i ett föreläggande avseende dödning av inteckningshandling.

2 §
Om tiden för anmälan enligt 1 § har gått ut och ägaren eller en innehavare av ett pantbrev inte har anmält att han eller hon motsätter sig en avregistrering, ska registermyndigheten döda inteckningshandlingarna och inteckningarna samt låta av-registrera fartyget ur registret.

Paragrafen är ny och anger att när tiden för anmälan enligt 1 § har gått ut Transportstyrelsen kan avregistrera fartyget samt döda eventuella inteckningshandlingar och inteckningar i fartyget. Överväganden finns i avsnitt 8.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.
2. Lagen upphör att gälla vid utgången av 2018.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 januari 2016. Den upphör att gälla vid utgången av 2018. Överväganden återfinns i avsnitt 10.1.

12.3 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

1 §
Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid arbetstagaren tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27 och 36 §§,

37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44 och 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53–55, 65 och 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ motsvarande tillämpning.

I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

Paragrafen, som anger lagens tillämpningsområde, har ändrats. *Första stycket* är har ändrats redaktionellt medan i *andra stycket* hänvisningarna till 59 och 60 §§ har utgått eftersom dessa paragrafer upphävts. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3 och 4.4.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.

12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Författningsrubriken

Lag (1979:377) om registrering av båtar

Författningsrubriken har ändrats. Orden *för yrkesmässig sjöfart m.m.* har utmönstrats med anledning av att registrering av samtliga båtar med en största skrovlängd om 15 meter eller mer har gjorts obligatorisk. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

2 §

Som ägare av båt anses även den som innehar båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt. Som ägare anses också den person som enligt 4 § första stycket 2 brukar en båt.

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om att vissa personer ska jämställas med ägare och att förvärv av andel av båt ska jämställas med förvärv av båt. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

Paragrafen har ändrats genom att en mening har lagts till i det *första stycket*. Med ägare enligt 4 § första stycket 2 jämställs den person som brukar en utländsk båt som vanligen finns i Sverige. Bestämmelsen har tillkommit för att förhindra ett kringgående av sjömanslagens (1973:282) och mönstringslagens (1983:929) bestämmelser. En båt som vanligen finns i Sverige och som brukas av en person bosatt här ska även om den formellt sett ägs av en utlänning anses som svensk och följaktligen ska svensk lag gälla ombord. Det betyder exempelvis att en båt som hyrs in av en svensk redare från en utländsk ägare för att användas vid skärgårdstransporter är att betrakta som svensk och således registreringspliktig.

Andra stycket har inte ändrats.

4 §

I fartygsregistrets båtdel ska föras in varje båt vars skrov har en största längd av minst 15 meter och som

1. ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009),
2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här, eller
3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler båten för registrering.

I tillägg till detta ska varje båt som uppfyller förutsättningarna i första stycket 1, 2 eller 3 föras in i fartygsregistrets båtdel om

1. båten används yrkesmässigt till befordran av passagerare och är konstruerad för att föra fler än tolv sådana, eller

2. båten används yrkesmässigt till befordran av gods, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten och båtens skrov har en största längd av minst fem meter.

Regeringen får efter överenskommelse med främmande makt förordna om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i andra stycket 2.

Paragrafen, som reglerar vilka båtar som är registreringspliktiga, har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 5.2.

I *första stycket* regleras att såväl båtar som används yrkesmässigt som fritidsbåtar med en största skrovlängd av minst femton meter ska registreras om förutsättningarna i någon av punkterna 1–3 är uppfyllda. Den tidigare hänvisningen till 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen har ändrats till att avse 1 d § samma lag.

I *andra stycket* regleras att vissa båtar som används yrkesmässigt ska registreras om de har en största skrovlängd av minst fem meter. Förutsättningarna i punkterna 1–3 är desamma som i den nuvarande 4 § första stycket båtregistreringslagen.

Det *tredje stycket* har lämnats oförändrat.

5 §

En båt som ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 d § sjölagen (1994:1009) eller som uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen får även i andra fall än som anges i 4 § föras in i fartygsregistrets båtdel, om dess skrov har en största längd av minst fem meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller annars finns särskilda skäl att den registreras.

Paragrafen, som har ändrats, innehåller en möjlighet att på andra grunder än att registreringsskyldighet föreligger införa

båtar i båtregistret. Paragrafen har genomgått vissa redaktionella ändringar bland annat på grund av att dispensbestämmelsen i 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen har gjorts om till en egen paragraf i form av 1 kap. 1 d §. Hänvisningen har därför måst justeras. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.

12.5 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

2 §
Lagen gäller inte i fråga om fartyg med *en största längd understigande 15 meter* och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för annan sjöpersonal än däcks- och maskinpersonal och telegrafister. Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som ska gälla för sådan personal som undantas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning meddela föreskrifter om eller i enskilda fall besluta om ytterligare undantag från lagens tillämpning.

Paragrafen, som reglerar lagens tillämpningsområde, har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3 och 5.2.

I *första stycket* används ett längdmått i stället för volymmått avseende vilka fartyg som omfattas av lagens bestämmelser. Ändringen motsvarar den ändring som föreslagits i 3 kap. 1 §

fartygssäkerhetslagen avseende certifikatkravet för handelsfartyg.

Andra stycket har genomgått en redaktionell ändring.

I *tredje stycket* har orden *inhyrda utländska fartyg* utmönstrats eftersom dessa fartyg ska betraktas som svenska när de i fråga om skepp har registrerats i fartygsregistrets skeppslegodel och i fråga om båtar vanligen finns i Sverige och brukas av en person som är bosatt här. Mönstringslagen gäller då automatiskt dessa fartyg. Därmed bedöms inte något bemyndigande avseende inhyrda utländska fartyg behövas längre.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018 i fråga om 2 § första stycket och i övrigt den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2018 i fråga om 2 § första stycket och i övrigt den 1 juli 2017. Överväganden återfinns i avsnitt 10.1.

12.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1986:371)om flyttning av fartyg i allmän hamn

1 §

Ett fartyg i allmän hamn får flyttas av hamninnehavaren, om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Med fartyg jämställs enligt denna lag pråm eller flytande utrustning som är registrerad i fartygsregistrets pråmdel. En hänvisning till fartygsregistret ska i sådana fall anses avse pråmdelen.

Paragrafen har ändrats. I paragrafen anges numera att med fartyg jämställs enligt denna lag pråm eller flytande utrustning som är registrerad i fartygsregistrets pråmdel. Tillägget utgör

en konsekvens av att vissa pråmar och flytande utrustning inte betraktas som fartyg. En hänvisning till fartygsregistret ska i dessa fall anses avse pråmdelen. I praktiken betyder detta att den som enligt fartygsregistrets pråmdel är registrerad som ägare ska anses vara detta och därmed skyldig att ersätta hamninnehavaren för kostnaderna för flyttningen av pråmen eller utrustningen. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.

12.7 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

1 kap.

1 b §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge att ett utländskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg under upplåtelsetiden, dock högst fem år. Ett sådant medgivande får lämnas bara om skeppets drift står under ett avgörande svenskt inflytande och tillstånd för sådan registrering har inhämtats av den utländska registermyndigheten. Om förutsättningarna för medgivandet inte längre är uppfyllda ska detta återkallas. Ansökan om medgivande görs av ägaren eller efter tillåtelse av ägaren, nyttjanderättshavaren.

I fråga om sådant skepp och arbete ombord på sådant skepp för vilket medgivande finns enligt första stycket, tillämpas

svensk rätt med undantag för 2 kap. 2–4, 7, 9–13 och 22 §§, 23 § första stycket 2–10 och andra stycket, 24 § första stycket, 25–28 §§ samt 3 kap. 1–35 §§ denna lag.

Paragrafen har ändrats. Genom denna regleras att ett utländskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt under vissa förutsättningar kan anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg under upplåtelsetiden. Överväganden återfinns i avsnitt 4.2 och 4.3.

Första stycket har ändrats i så måtto att bestämmelsen nu endast tar sikte på den situationen att ett utländskt skepp i huvudsak obemannat upplåts med nyttjanderätt (skeppslega), det vill säga på grundval av ett bareboatcerteparti (jfr ovan avseende 1 §). Ett sådant skepp kan efter ansökan hos regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medges rätt att föra svensk flagg under upplåtelsetiden, dock högst fem år. Ett medgivande kan sedan förnyas. Det förekommer vid den här typen av avtal att befälhavaren ombord är anställd av ägaren. Orsaken till detta kan vara att den ursprungliga flaggstaten kräver att befälhavaren ska vara medborgare i den stat där ägaren låtit registrera skeppet. Den omständigheten förtar emellertid inte avtalets karaktär av bareboatcerteparti. Detta framgår av lagtexten genom uttrycket *i huvudsak*.

Ett medgivande att föra svensk flagg får lämnas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande. Med detta avses att driften av fartyget ska ledas och kontrolleras från Sverige. Vidare måste sökanden inhämta tillstånd för registreringen från den utländska registermyndigheten. Om förutsättningarna eller villkoren inte längre uppfyllda kan medgivandet återkallas. Medgivandet kan också återkallas i en situation där avtalet hävs och skeppet återgår till ägaren.

Ansökan om medgivande görs av fartygets ägare. Även nyttjanderättshavaren i form av exempelvis ett svenskt rederi kan ansöka om medgivande. Nyttjanderättshavaren måste emellertid ha ägarens tillstånd till detta. I praktiken bör det

normalt sett vara fråga om en skriftlig fullmakt som inges tillsammans med avtalet (bareboatcertepartiet) och andra för registreringen nödvändiga handlingar.

Det bör i sammanhanget noteras att beslutet om medgivande enligt 1 kap. 1 § b inte utgör ett registerärende. Det betyder att förfarandebestämmelserna i 2 kap. sjölagen inte omfattar den här typen av ärenden. Om en ansökan om medgivande avslås måste således beslutet överklagas till allmän förvaltningsdomstol till skillnad mot beslut i registerärenden som överklagas till Stockholms tingsrätt (se 2 kap. 19 § sjölagen).

Av *andra stycket* framgår att skeppet efter det att medgivande lämnats ska betraktas som svenskt och att svensk rätt ska tillämpas i fråga om detta. De bestämmelser i sjölagen som avser inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsupplåtelse tillämpas dock inte i fråga om skeppet. I och med att skeppet under upplåtelsetiden fortsatt kommer att vara registrerat av ägaren i ett utländskt fartygsregister bör kreditfrågorna hanteras av den ursprungliga flaggstaten enligt det landets lag. Det ska således inte vara möjligt att få inteckning i skeppet samt upplåta panträtt i detta genom det svenska fartygsregistret under tiden fartyget är bareboatregistrerat här i landet. Inte heller kan nyttjanderättshavaren skriva in nyttjanderätten i det svenska registret och få sakrättsligt skydd för denna.

1 c §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge att ett svenskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) till fysisk eller juridisk person med hemvist utomlands under upplåtelsetiden ges en annan nationalitet förutsatt att den fysiska eller juridiska personen övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift. Under upplåtelsetiden anses ett sådant skepp inte som svenskt annat än i fråga om registrering, inskrivning av äganderätt, inteckning och upplåtelse av panträtt enligt bestämmelserna i 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§ denna lag. Ett

medgivande kan lämnas för en period om högst fem år. Medgivandet kan sedan förlängas.

Ett medgivande enligt första stycket får endast lämnas om det kan anses förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Om förutsättningarna för medgivandet inte längre är uppfyllda ska detta återkallas. Ansökan om medgivande görs av ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, redaren.

Paragrafen är ny och innefattar att ett svenskt skepp som upplåts i huvudsak obemannat med nyttjanderätt till fysisk eller juridisk person med hemvist i utlandet efter medgivande av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kan ges annan nationalitet under upplåtelsetiden. Övervägandena finns i avsnitt 4.2 och 4.4.

En förutsättning för medgivandet är dock enligt *första stycket* att den utländska fysiska eller juridiska personen övertar ledningen och kontrollen av driften av skeppet. Skeppet kommer fortsatt att vara registrerat i det svenska fartygsregistrets skeppsdel, men det betraktas inte som svenskt under upplåtelsetiden med undantag för registrering, inskrivning av äganderätten, inteckning och pantsättning i 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§. Ett medgivande kan lämnas för en period om högst fem år även om upplåtelsetiden är längre. Det kan sedan förlängas med högst fem år i taget.

Enligt *andra stycket* får ett medgivande endast lämnas om det är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. En flaggstat har enligt artikel 94 i 1982 års havsrättskonvention en förpliktelse att utöva jurisdiktion och kontroll över fartyg med avseende på administrativa, tekniska och sociala frågor. Det föreligger en särskild förpliktelse att vidta åtgärder i syfte att trygga säkerheten till sjöss. Sverige är bundet av en rad internationella konventioner rörande sjösäkerhet och arbetsmiljö ombord samt utsläpp från fartyg. Det gäller bland annat den Internationella sjösäkerhetskonventionen (International Convention on Safety of Life at Sea – SOLAS), Sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention – MLC) samt den Internationella konventionen till förhindrande av

förorening från fartyg (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL). Ett medgivande bör inte lämnas i fråga om utflaggning till länder som inte kan förväntas upprätthålla dessa bestämmelser. Vägledning bör här kunna hämtas från den statistik som tagits fram genom det internationella samarbetet mellan sjöfarts-administrationerna inom ramen för Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU). Ett medgivande bör inte tillåtas till fartygsregister som återfinns i den så kallade svarta listan. Det kan även finnas andra skäl till att ett medgivande inte bör lämnas. Ett sådant kan vara att utflaggningen förväntas ske till ett land som är föremål för ekonomiska sanktioner. Det krävs däremot inte att de svenska myndigheterna kontrollerar det utländska rederiet. En sådan kontroll framstår som alltför långtgående samtidigt som det rent praktiskt kan vara svårt att få fram exakta uppgifter om verksamheten.

Om förutsättningarna eller villkoren under upplåtelsetiden inte längre uppfylls kan medgivandet återkallas. Det kan exempelvis vara aktuellt att återkalla medgivandet om det utländska fartygsregistret i vilket fartyget är flaggat hamnar på Paris MOU:s svarta lista eller den utländska sjöfarts-administrationen av någon annan anledning inte längre kan sägas utöva en fullgod tillsyn över fartyget. Ett tecken på det sistnämnda kan vara att fartyget trots att registret inte återfinns i svarta listan, vid upprepade tillfällen beläggs med nyttjandeförbud på grund av brister i sjösäkerheten eller arbetsmiljön ombord.

Ansökan om medgivande görs av ägaren till fartyget, eller efter ägarens tillåtelse, redaren (jfr kommentaren ovan till 1 b §).

1 d §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge att även andra fartyg än de som avses i 1, 1 a eller 1 b § ska anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om fartygets drift

står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Paragrafen är ny. I sak innefattar bestämmelsen att registermyndigheten får en generell rätt att besluta om dispens från kraven 1, 1 a och 1 b §§. En grundläggande förutsättning är dock att fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller att ägaren har fast hemvist i Sverige. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

1 e §

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får därvid bestämma vad som ska iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Paragrafen är ny. I sak innefattar denna emellertid inte något nytt. Det tidigare andra stycket i 1 b § har gjorts om till en egen paragraf. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

2 §

Fartyg, vars skrov har en största längd överstigande 24 meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen ska vara uppdelad i

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp,
2. en båtdel som innehåller uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige,
4. en skeppslegodel som innehåller uppgifter om skepp för vilka medgivande lämnats enligt 1 b §,

5. en pråmdel som innehåller uppgifter om pråmar och flytande utrustning som registrerats enligt lagen (2017:000) om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart.

Paragrafen, som reglerar vilka fartyg som ska anses utgöra skepp respektive båtar samt vilka olika delar fartygsregistret ska bestå av, har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3 och 5.2.

I *första stycket* har indelningen av fartyg i skepp och båtar ändrats. Som skepp anses fartyg vars skrov har en största längd överstigande 24 meter.

I *andra stycket* har två nya punkter lagts till. Enligt fjärde punkten ska fartygsregistret även innehålla en skeppslegodel i vilken uppgifter om skepp för vilka medgivande lämnats enligt 1 b §. Den grundläggande tanken är här att separera dessa fartyg från övriga fartyg i fartygsregistrets skeppsdel av den anledningen att dessa i grunden utländska fartyg i de allra flesta fall endast kommer att vara registrerade i det svenska fartygsregistret under en begränsad tid (upplåtelsetiden) samt att fartygen inte är avsedda att vara föremål för inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsupplåtelse. Enligt den femte punkten ska fartygsregistret även innehålla en pråmdel med uppgifter som pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg, och som används i yrkesmässig sjöfart.

6 §

Ett skepp som förs in i fartygsregistrets skeppsdel eller skeppslegodel ska ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Ett namn som är ägnat att väcka anstöt får inte godkännas av registermyndigheten.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn. I föreläggandet får vite sättas ut.

Paragrafen, som har ändrats, innehåller bestämmelser om skeppsnamn och införande av skeppsnamn i fartygsregistrets

skeppsdel respektive skeppslegodel. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

I *första stycket* föreskrivs att skepp som införs i fartygsregistrets skeppsdel respektive skeppslegodel ska ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Registermyndigheten ska emellertid avslå en ansökan om namnet är ägnat att väcka anstöt. Det kan här vara fråga om namn som kan uppfattas som diskriminerande, kränkande eller på annat sätt nedsättande.

Andra stycket har inte ändrats medan det tidigare tredje stycket har upphävts.

8 §

Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets skepps-, båt- eller skeppslegodel ska ha en igenkänningssignal. Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning som förs in i fartygsregistrets pråmdel. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar, pråmar och flytande utrustning av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering ska såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen. Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning. Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning.

Paragrafen, som har ändrats, innehåller bestämmelser om tilldelande av igenkänningssignaler. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3 och 6.2

I *första stycket* har tillagts att även fartyg som förs in fartygsregistrets skeppslegodel ska tilldelas en igenkänningssignal. Detsamma gäller i fråga om pråmar och flytande utrustning som förs in i pråmdelen. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar, pråmar och annan flytande utrustning av signalbokstäver och siffror. I och med att igenkänningssignalerna skiljer sig åt innebär detta att pråmar som

utgör fartyg och därför registreras i skeppdelen eller båtdelen kommer att erhålla en annorlunda signal än de pråmar och den flytande utrustning som inte utgör fartyg och därför registreras i pråmdelen.

Andra stycket innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela närmare föreskrifter om identifiering och märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt att förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning. Bemyndigandet har utvidgats till att även omfatta pråmar och annan flytande utrustning.

2 kap.

1 §

Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 d § ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.

Följande andra skepp ska föras in i fartygsregistrets skeppsdel, om ägaren begär det:

1. skepp som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i Sverige, om

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

– skeppet till hälften eller mer ägs av fysiska personer som är medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av juridiska personer som har bildats enligt lagstiftningen i ett sådant land och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom samarbetsområdet,

2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Ett skepp för vilket medgivande lämnats enligt 1 kap. 1 b § ska föras in i fartygsregistrets skeppslegodel om ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, redaren begär det.

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål inte ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.

Ett skepp ska registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge ska registreras under signalbokstäver. Dessa ska tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i fartygsregistrets skeppsdel. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

I paragrafen anges vilka skepp som ska föras in i fartygsregistret. Paragrafen har ändrats bland annat genom att ett nytt stycke införts. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3 och 4.4.

I *första stycket* anges att skepp som ska anses som svenska enligt 1 kap. 1 § och 1 d § ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

Andra stycket har inte ändrats.

Tredje stycket utgör ett nytt stycke. I stycket föreskrivs att skepp för vilket medgivande lämnats enligt 1 kap. 1 b § ska föras in i fartygsregistrets skeppslegodel om ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, redaren begär det. Avsikten här är att separera de skepp i vilka upplåtelse av panträtt kan göras och de inhyrda skepp i vilka panträttsupplåtelse inte kan ske genom det svenska fartygsregistret. Vidare markeras att det här är fråga om ett förfarande i två steg. Först måste en ansökan om medgivande göras enligt 1 kap. 1 b §. Därefter kan ägaren välja att registrera skeppet i det svenska registret. Det uppstår inte någon registreringsplikt i och med att beslut om medgivande fattas. Anledningen till detta är att det kan tänkas

att befraktningsavtalet hävs efter det att medgivande lämnas men innan en ansökan om registrering har lämnats.

Fjärde–sjätte styckena har inte ändrats.

6 §

Ett registrerat skepp *ska* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. inte längre är registreringspliktigt,
4. registrerats enligt 1 § andra stycket 1 eller 2 eller tredje stycket och förutsättningarna som anges där inte längre är uppfyllda eller ägaren begär avregistrering, eller
5. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge ska avregistreras om det som skepp förs över till fartygssregistrets skeppsdel eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 5 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen ska ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige. Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

I paragrafen anges förutsättningarna för att ett skepp ska avregistreras. Paragrafen har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.3.

I *första stycket* 4 har en hänvisning till 2 kap. 1 § tredje stycket införts. Det medför att när upplåtelsetiden upphör ska skeppet avregistreras ur fartygsregistrets skeppslegodel. Skeppet förlorar därmed rätten att föra svensk flagg och Transportstyrelsens tillsynsansvar över fartyget upphör.

Beslutet om avregistrering fattas av registermyndigheten på eget initiativ (*ex officio)*. Ägaren kan också själv begära avregistrering av fartyget. Detta kan ske under den pågående upplåtelsetiden. Ett exempel på en sådan situation kan vara att hyresavtalet (bareboatcertepartiet) hävs på grund av redarens konkurs eller bristande betalning av hyran. Ägaren kan då tänkas vilja återta skeppet för att hyra ut detta till någon annan.

Andra och tredje styckena har endast ändrats i redaktionellt hänseende.

15 §

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller skeppsbygge, och
4. annan införing i fartygsregistrets skepps-, skeppsbyggnads- eller skeppslegodel som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

Paragrafen, som har ändrats, anger vilka ärenden som utgör registerärenden samt hur dessa ska hanteras. Överväganden finns i avsnitt 4.3

I *första stycket* 4 har en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel införts. Registreringen och avregistrering av det skepp som hyrts obemannat får anses falla under första punkten. Däremot kan det finnas behov av att införa även andra uppgifter än själva registreringen av skeppet i skeppslegodelen. Även införingen av sådana uppgifter ska anses utgöra registerärenden och handläggas som sådana.

Andra och tredje styckena har inte ändrats.

24 §

En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt ska avföras ur registret ska avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering ska avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv ska bestämmelserna i 23 § första stycket 4–10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn ska skrivas in i eller avföras ur fartygsregistrets skeppsdel ska avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om när en anmälan eller ansökan ska avslås, har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 4.3.

Första och *andra styckena* har endast ändrats redaktionellt.

I *tredje stycket* har hänvisningen till 2 kap. 5 § sjölagen utmönstrats med tanke på att den föreslås upphävas.

25 §

Om ett utländskt skepp har blivit svenskt eller begärts registrerat här, får det föras in i fartygsregistrets skeppsdel endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands ska det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

På ansökan kan dock ett skepp villkorligt registreras i det svenska fartygsregistrets skeppsdel under en period om högst en månad om det är nödvändigt för att skeppet ska kunna slutgiltigt avregistreras i det utländska registret. En villkorad registrering medför inte någon rätt till inskrivning av äganderätten eller inteckningar. En villkorad registrering ska särskilt antecknas i fartygsregistrets skeppsdel. Har fartyget inte slutgiltigt avregistrerats i det utländska registret när den utsatta tiden löper ut förfaller den villkorade registreringen. Detta gäller också i fråga om villkorad registrering i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

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

Paragrafen, som uttrycker huvudprincipen att ett skepp måste avregistreras i ett utländskt register innan det kan införas i det svenska registret, har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.1 och 3.3.

Texten i *första stycket* är oförändrad. medan *andra stycket* genomgått redaktionella ändringar.

Paragrafen har sedan ändrats genom att ett nytt stycke i form av ett *tredje stycke* har lagts till den tidigare lydelsen. I det tredje stycket anges att ett skepp kan villkorligt registreras i det svenska fartygsregistrets skeppsdel under en period om högst en månad om det är nödvändigt för att skeppet slutgiltigt ska kunna avregistreras i det utländska registret.

Kravet att den villkorade registreringen ska vara nödvändig för en slutgiltig registrering är avsedd att förhindra att det svenska registret används för tillfälliga registreringar av skepp. Avsikten måste hela tiden vara att skeppet ska föras in i det svenska registret. Den villkorande registreringen medför inte någon rätt till inskrivning av äganderätten eller inteckningar. Har den slutgiltiga avregistreringen inte genomförts inom en månad förfaller den villkorande registreringen. Skeppet ska då avregistreras i det svenska registret. Rättsverkan av den villkorade registreringen är att fartyget anses som svenskt och att svenska myndigheter därigenom har jurisdiktion över fartyget.

F*järde stycket* har endast ändrats redaktionellt.

29 §

Om registermyndigheten finner att en införing i fartygsregistrets skepps-, skeppsbyggnads- eller skeppslegodel innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, ska införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i nämnda registerdelar till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, ska det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, ska registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 22 kap. 6 § ska ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövligt.

Beslut om rättelse ska meddelas genom införing i fartygsregistrets skepps-, skeppsbyggnads eller skeppslegodel. Skälen för beslutet ska antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, ska en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen ska krävas tillbaka, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är

skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1998:204) i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets skepps-, skeppsbyggnads- eller skeppslegodel.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om rättelse av uppgifter, har ändrats. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

I *första och andra styckena* har en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel införts i syfte att möjliggöra rättelser av uppgifter i denna del. I övrigt har styckena ändrats redaktionellt.

Tredje stycket har inte ändrats.

Även i *fjärde stycket* har en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel införts.

3 kap.

25 §

Om det inte finns något hinder enligt 24 §, ska inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.

Paragrafen, som innehåller en bestämmelse om beviljande av inteckning och utfärdande av pantbrev, har ändrats. Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

Första stycket innehåller endast en redaktionell ändring.

I *andra stycket* har hänvisningen till lagen om dödande av förkommen handling korrigerats till att avse 2011 års lag i stället för 1927 års lag.

31 §
På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får en inteckning dödas (dödning).

Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.

Paragrafen, som innehåller en bestämmelse om dödning av inteckning, har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.2.

Första stycket har inte ändrats.

I *andra stycket* har hänvisningen till lagen om dödande av förkommen handling korrigerats till att avse 2011 års lag i stället för 1927 års lag.

18 kap.

10 §
Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen ska hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna ska vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring ska rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen ska uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall

att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han eller hon inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna ska vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske ska vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar.

Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om sjöförklaring, har ändrats. Övervägandena finns i kapitel 9.

Första stycket har endast genomgått redaktionella ändringar.

Andra stycket har inte ändrats.

I och med att Transportstyrelsen föreslås överta ansvaret för upprättande av förteckningen över sakkunniga ledamöter vid sjöförklaringar har ordet *Sjöfartsverket* i *tredje stycket* bytts ut

mot orden *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer*. Stycket har även ändrats redaktionellt.

Fjärde stycket har inte ändrats.

Femte stycket har genomgått en redaktionell ändring.

Sjätte och *sjunde styckena* är oförändrade.

21 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen ska hållas tillgänglig hos de tingsrätter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer anger.

Paragrafen, som innehåller en bestämmelse om upprättande av en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg och last, har ändrats. Överväganden återfinns i kapitel 9.

Med anledning av att Transportstyrelsen föreslås överta ansvaret för upprättande av förteckningen över besiktningsmän har ordet *Sjöfartsverket* bytts ut mot orden *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer*. I övrigt har paragrafen genomgått vissa redaktionella ändringar.

21 kap.

11 §

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot ska vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

Paragrafen, som innehåller en bestämmelse om sakkunniga ledamöter i dispaschmål och om förteckning över sådana ledamöter, har ändrats. Överväganden återfinns i kapitel 9.

Med anledning av att Transportstyrelsen föreslås överta ansvaret för upprättande av förteckningen över sakkunniga ledamöter har i *första stycket* ordet *Sjöfartsverket* bytts ut mot orden *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer*. I övrigt har stycket genomgått en redaktionell ändring.

Andra stycket har ändrats redaktionellt.

Ikraftträdandebestämmelsen

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

2. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska efter ikraftträdandet handlägga ärenden om medgivande enligt 1 kap. 1 b § i dess äldre lydelse som har inletts hos Sjöfartsverket. Sjöfartsverket ska överlämna handlingarna till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

3. Skepp för vilka medgivande har enligt 1 kap. 1 b § i dess äldre lydelse och som upplåtits i huvudsak obemannade med nyttjanderätt (skeppslega) ska överföras från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets skeppslegodel. Detta gäller dock inte om inteckning sökts eller beviljats i skeppet före ikraftträdandet. Upphör sådant skepp att besväras av inteckning efter ikraftträdandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

4. Båtar som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska överföras till fartygsregistrets båtdel. Detta gäller dock inte om inteckning sökts eller beviljats i båten före ikraftträdandet.

Upphör sådan båt att besväras av inteckning efter ikraftträdandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

5. Pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg, men som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska överföras till fartygsregistrets pråmdel. Detta gäller dock inte om inteckning sökts eller beviljats i pråmen eller den flytande utrustningen före ikraftträdandet. Upphör sådan pråm eller flytande utrustning att besväras av inteckning efter ikraft-trädandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

I *punkten 1* anges att lagstiftningen träder i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena finns i avsnitt 10.1.

Av *punkterna 2–5* framgår att egendom som är registrerad i fartygsregistrets skeppsdel, men som besväras av inteckning ska inte överföras till någon av de övriga delarna av fartygsregistret. Upphör egendomen senare att vara besvärad av inteckning ska Transportstyrelsen omedelbart överföra egendomen till den del av fartygsregistret där den rätteligen ska vara registrerad. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren. Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

12.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776)om skatt på energi

1 kap.

6 §

Med skepp förstås *enligt denna lag* fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Med båtar avses *enligt denna lag* andra fartyg.

Paragrafen har ändrats. I paragrafen har gjorts ett förtydligande att indelningen av fartyg i skepp och båtar avser denna lag och att den indelningen skiljer sig från den som föreslås gälla enligt sjölagen. Anledningen till att den nuvarande indelningen här behålls är att beskattningen av fartygsbränsle i annat fall indirekt skulle komma att ändras. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.

12.9 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

64 kap.

5 §
Med anställning på ett EES-handelsfartyg avses anställning på ett fartyg som är registrerat i ett fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som används till handelssjöfart eller befordran av passagerare eller till något annat ändamål som har samband med handelssjöfarten. Om fartyget hyrs ut i huvudsak obemannat till en redare som inte hör hemma inom EES, anses sjömannen anställd på ett EES-handelsfartyg bara om han eller hon är anställd hos fartygets ägare eller hos en arbetsgivare som ägaren anlitar.

Med anställning på ett EES-handelsfartyg likställs anställning på ett handelsfartyg som i grunden är registrerat i en stat utanför EES och som en redare som hör hemma inom EES hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos en arbetsgivare som redaren anlitar.

Paragrafen, som innehåller en bestämmelse om anställning ombord på EES-handelsfartyg, har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 4.3.

*Första stycke*t har genomgått en redaktionell ändring.

I *andra stycket* har orden *i grunden* tillagts i avsikt att förtydliga att den registrering som här avses är den utländska registrering och inte den tillfälliga registreringen i det svenska fartygsregistrets skeppslegodel.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Överväganden återfinns i avsnitt 10.1.

12.10 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

1 kap.

1 a §

Bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§, 5 kap. 1 § första stycket 1, 5 § 1, 6 och 20 §§, 6 kap. 1 § första stycket 1, 2 och 8, och 14 §, 7 kap. 2 § 1, 3 § första stycket 1, 6 § 1, 4 a och 6, och 8 §, 8 kap. 1 § första stycket 1 och andra stycket, 2 § 1 och 8, och 7 §, samt 9 kap. 1 § och 3 § första stycket 3 och andra stycket ska gälla även i fråga om svenska pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg under förutsättning att pråmen eller utrustningen används yrkesmässigt till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller till sjöfart utanför sjöterritoriet

I övrigt ska en pråm eller flytande utrustning som anges i första stycket och som används till sjöfart tillsammans med ett fartyg anses utgöra en enhet vid tillämpningen av denna lag. Det sagda gäller även i fråga om utländska pråmar och

flytande utrustning som används yrkesmässigt till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium.

Beträffande pråmar och flytande utrustning som trafikerar inre vattenvägar finns särskilda bestämmelser om certifikat i 3 kap. 1 a och 1 b §§, 2 § tredje stycket samt 7 § andra meningen.

Paragrafen är ny. Den innehåller bestämmelser om sjösäkerheten ombord på pråmar och flytande utrustning som inte utgör fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.4.

Första stycket tar sikte på svenska pråmar och flytande utrustning som används yrkesmässigt till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium eller till sjöfart utanför territoriet. I bestämmelsen anges de grundläggande bestämmelser som ska gälla även dessa konstruktioner. Det är här fråga om bestämmelserna avseende grundläggande sjövärdighet, innehav av certifikat, tillsyn och förbud mot resa, vite och straff för brott mot sådant förbud, straff för lämnande av oriktiga uppgifter och underlåtenhet att låta pråmen eller utrustningen undergå tillsyn samt vissa bestämmelser om beslut och överklagande.

I *andra stycket* anges att pråmar och flytande utrustning som används tillsammans med fartyg ska betraktas som en enhet när dess används tillsammans till sjöfart. Det betyder exempelvis att Transportstyrelsen kan inspektera en bogserbåt och en pråm när dessa används tillsammans för att kontrollera om arbetsmiljön ombord är tillfredsställande. Pråmen ingår då i ekipaget. Det sagda möjliggör även inspektioner av utländska pråmar och utrustning när dessa befinner sig i svensk hamn. I vilka situationer en pråm eller flytande utrustning ska anses användas tillsammans med ett fartyg berörs närmare i avsnitt 6.3.

I *tredje stycket* anges att det finns särskilda bestämmelser om certifikat för pråmar och flytande utrustning som trafikerar inre vattenvägar.

3 kap.

1 §

Ett svenskt fartyg vars skrov har en största längd av minst 15 meter eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om den största längden hos skrovet överstiger 24 meter.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

Fartyg samt pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg, som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Paragrafen, som anger vilka fartyg som ska ha fartcertifikat har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 5.2.

I *första stycket* har de tidigare volymmåtten utmönstrats och i stället har ett längdmått införts. Längdmåttet 15 meter motsvarar vad som föreslås gälla i fråga om den allmänna registreringsplikten för båtar. Måttet 24 motsvarar vad som föreslås utgöra gränsen mellan skepp och båt i 1 kap. 2 § första stycket sjölagen.

Andra och tredje styckena har inte ändrats.

Fjärde stycket har ändrats så att bestämmelsen även täcker pråmar som inte utgör fartyg.

1 a §

Följande fartyg och pråmar, vilka inte utgör fartyg, ska när de trafikerar inre vattenvägar ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen:

1. passagerarfartyg,

2. bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta på antingen sådana fartyg eller pråmar som avses i 3 eller flytande utrustning, och

3. andra fartyg samt pråmar, vilka inte utgör fartyg, och som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m3.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

Havsgående fartyg samt pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg, som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver trots första stycket inte ha något av de certifikat som där anges när de tillfälligt trafikerar inre vattenvägar.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om gemenskapscertifikat för inlandssjöfart, har ändrats. Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.4.

I *första stycket* har orden *och pråmar vilka inte utgör fartyg* lagts till på ett par ställen i texten. Den tidigare bestämmelsen utgick från att samtliga pråmar utgjorde fartyg. Som framgår av avsnitt 6.1 och 6.4 kan pråmar i avsaknad av styranordning inte betraktas som fartyg och därmed framstår det som nödvändigt att täcka in även dessa genom en ändrad skrivning.

Andra stycket har inte ändrats.

I *tredje stycket* har orden *samt pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg* lagts till i avsikt att klargöra att om dessa konstruktioner är utrustade med vanliga certifikat för havsgående trafik behöver de inte särskilda ha gemenskapscertifikat för inlandssjöfart.

1 b §

Fartyg samt pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg, som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något gemenskapscertifikat enligt 1 a §.

Paragrafen, som innehåller en bestämmelse om befrielse från skyldighet att inneha gemenskapscertifikat för inlandssjöfart om fartyget, pråmen eller den flytande utrustningen endast trafikerar svenska vattenvägar, har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 6.4. Även pråmar vilka inte utgör fartyg inkluderas nu i texten i syfte att klargöra att även sådana pråmar omfattas av undantagsbestämmelsen.

2 §

Ett svenskt passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat ska det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende ska fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg ska ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Fartyg samt pråmar och flytande utrustning, vilka inte utgör fartyg, som har något av de certifikat som anges i 1 a § första stycket behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om passagerarcertifikat, har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 6.4.

Första och andra styckena har inte ändrats.

I *tredje stycket* har pråmar, vilka inte utgör fartyg, inkluderats i texten i avsikt att även dessa konstruktioner ska täckas av bestämmelsen.

4 §

För ett fartyg som har ett skrov med en största längd av minst 15 meter och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods ska Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om innehav av fribordscertifikat, har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 5.2.

I linje med vad som föreslås gälla i fråga om fartcertifikat har volymmåttet 20 ersatts av ett längdmått om 15 meter. Utöver detta har paragrafen endast ändrats redaktionellt.

10 §

För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med ett skrov av en största längd av minst 15 meter som transporterar gods eller passagerare ska säkerhetsbesättning fastställas.

På begäran ska säkerhetsbesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som ska köpas från någon annan.

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om fastställande av säkerhetsbesättning, har ändrats. Överväganden finns i avsnitt 5.2.

I *första stycket* har, i linje med vad som föreslås gälla i fråga om fartcertifikat och fribordscertifikat, volymmåttet 20 ersatts av ett längdmått om 15 meter.

Andra stycket har enbart genomgått en redaktionell ändring.

Ikraftträdandebestämmelsen

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018 i fråga om 3 kap. 1, 4 och 10 §§ och i övrigt den 1 juli 2017.

2. Certifikat utfärdade före ikraftträdandet gäller enligt sin lydelse.

Enligt *punkten 1* träder lagen i kraft den 1 juli 2018 i fråga om 3 kap. 1, 4 och 10 §§ och i övrigt den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.

Av punkten 2 framgår att certifikat utfärdade före ikraftträdandet gäller enligt sin lydelse. Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

12.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling

Ställande av säkerhet

Rubriken är ny. Bestämmelser om ställande av säkerhet i utbyte mot ett påskyndat dödningsförfarande förekommer inte i den nuvarande lagen.

23 a §
Den som ansöker om dödande av inteckningshandling eller inteckning i skepp har rätt att samtidigt med ansökan ställa säkerhet i utbyte mot att inteckningshandlingen eller inteckningen dödas innan den tid som bestämts i föreläggandet har gått till ända. Förekomsten av en säkerhet ska antecknas i fartygsregistrets skeppsdel.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 3.1 och 3.2. I praktiken innebär bestämmelsen att säkerheten kommer att ersätta det förkomna pantbrevet under den period som Transportstyrelsen anger i föreläggandet. Inteckningen kan därmed dödas direkt och skeppet säljas. Förekomsten av säkerheten ska antecknas i fartygsregistrets skeppsdel.

23 b §
Säkerheten ska uppgå till pantbrevets belopp samt ett tillägg om femton procent av pantbrevets belopp. Utöver detta ska säkerheten även innefatta ränta på tillägget beräknad från den dag då säkerheten ställdes och fram till och med den dag då tiden för anmälan i föreläggandet löper ut. Räntan på tillägget beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar den av

Riksbanken fastställda vid tiden då säkerheten ställdes gällande referensräntan enligt 9 § räntelagen (1075:635) ökad med fyra procentenheter. Förändringar som inträffar efter det att säkerheten har ställts ska inte beaktas.

Den inbetalade säkerheten ska genast placeras på ett räntebärande konto. Räntan tillfaller den som slutligen lyfter beloppet.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 3.2. Enligt *första stycket* ska säkerheten motsvara panträtten, det vill säga uppgå till pantbrevets belopp samt ett tillägg om femton procent av pantbrevets belopp. Utöver detta ska säkerheten även innefatta ränta på tillägget beräknad från den dag då säkerheten ställdes och fram till och med den dag då tiden för anmälan i föreläggandet löper ut.

Enligt *andra stycket* ska säkerheten genast placeras på ett räntebärande konto av Transportstyrelsen. Räntan tillfaller den som slutligen lyfter beloppet. Anmäler panthavaren sig, men visar det sig att fordran understiger pantbeloppet är den som ställt säkerheten berättigad att återfå skillnaden. Räntan fördelas i den situationen proportionellt mellan panthavaren och den som ställt säkerheten eftersom båda här lyfter varsin andel av beloppet.

23 c §

När tiden för anmälan har gått ut enligt 23 a § och det inte finns någon omständighet som visar eller ger skälig anledning att anta att inteckningshandlingen finns i behåll eller som utgör skälig anledning att låta inteckningen fortsätta gälla ska säkerheten återbetalas.

Paragrafen är ny. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.2. Om panthavaren inte anmält sig inom den föreskrivna perioden återbetalas säkerheten till den som ställde denna, normalt sett säljaren av skeppet. Finns det emellertid omständigheter som visar eller ger skälig anledning att anta att inteckningshandlingarna finns i behåll ska dock Transportstyrelsen besluta att

inte betala ut medlen fram till dess att pantbrevet inges, panthavaren på annat sätt visar på sin rätt eller någon skälig anledning inte längre föreligger till att anta att inteckningshandlingarna finns i behåll eller som utgör skälig anledning att låta inteckningen fortsätta gälla. I de båda sistnämnda fallen ska Transportstyrelsen återbetala medlen till den som ställde säkerheten.

23 d §
Uppkommer tvist om panträtten får inskrivningsmyndigheten inte betala ut säkerheten förrän tvisten blivit genom lagakraftvunnen dom, förlikning eller på annat sätt slutgiltigt avgjord.

Paragrafen är ny. Överväganden finns i avsnitt 3.2. Syftet med bestämmelsen är att förhindra att säkerheten återbetalas så länge tvisten om panträtten inte är slutgiltigt avgjord.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagen i kraft den 1 juli 2017. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.1.