

Lagrådsremiss

Förenklad in- och uthyrning av skepp

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 10 april 2025

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att regelverket om inhyrning av utländska och uthyrning av svenska skepp, s.k. skeppslega, på engelska bareboat charter, ska byggas ut och ändras. Bland annat regleras frågor om under vilka närmare förutsättningar det ska kunna ske och om hur inhyrning av utländska skepp ska hanteras i det svenska fartygsregistret. Det svenska fartygsregistret ska kompletteras med en skeppslegodel som ett led i att förbättra möjligheterna för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt samt finansiera nya skepp.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar	6
2.3	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	8
2.4	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	11
3	Ärendet och dess beredning	20
4	Skeppslega	20
5	En skeppslegodel i fartygsregistret	22
5.1	Reformbehovet	22
5.2	Inhyrning av utländska skepp	25
5.3	Uthyrning av svenska skepp	32
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	35
7	Konsekvenser	35
8	Författningskommentar	39
8.1	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	39
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar	40
8.3	Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	41
8.4	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	43
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	53
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	85

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
2. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar,
3. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
4. lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282)¹
dels att 59 och 71 §§ ska upphöra att gälla,
dels att 1 och 73 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid *han* 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 andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

Föreslagen lydelse

1 §²

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

Bestämmelserna i 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, 60, 65 och 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ ska också tillämpas i fråga om

1. arbetstagare som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men inte har befattning ombord, och

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

¹ Senaste lydelse av

59 § 2010:1555

71 § 1989:992.

² Senaste lydelse 1994:1019.

73 §

Vid tillämpning av 62, 63, 66–69, 71 eller 72 § *jämställes* med befälhavare den som trätt i befälhavarens ställe.

Vid tillämpning av 62, 63, 66–69 och 72 §§ *jämställs* med befälhavare den som trätt i befälhavarens ställe.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2026.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar

Härigenom föreskrivs att 2, 4 och 5 §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

2 §

Som ägare av *en* båt anses även den som

1. innehar *en* båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt, *eller*

2. är bosatt i *eller* har sitt säte i Sverige och använder *en* båt som vanligen finns i Sverige.

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

4 §²

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 b § första stycket sjölagen (1994:1009),

1. ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) *eller* enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 f § samma lag,

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.

Utöver detta ska varje båt som uppfyller förutsättningarna i första stycket 1, 2 eller 3, utom i fråga om skrovets största längd, föras in i fartygsregistrets båtdel om båten används yrkesmässigt

1. till befordran av passagerare och är konstruerad för att föra fler än tolv sådana eller vars skrov har en största längd av minst fem meter,

2. till befordran av gods, till bogsering eller bärgning eller till uthyrning till allmänheten och båtens skrov har en största längd av minst fem meter, *eller*

3. i havet till fiske eller annan fångst eller om den används i sådant syfte i andra vattendrag än havet och båtens skrov har en största längd av minst fem meter.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på registrering i fartygsregistrets båtdel för båtar som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2017:1055.

² Senaste lydelse 2017:1055.

Regeringen får, efter överenskommelse med främmande makt, meddela föreskrifter om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i andra stycket 3.

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 § sjölagen (1994:1009) *eller enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 f § samma lag*, 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 *båtens* 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 februari 2026.

³ Senaste lydelse 2001:379.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om mönstringslagen (1983:929)¹

dels att 4 och 28 §§ ska upphöra att gälla,

dels att nuvarande 1–3 §§ ska betecknas 3, 4 och 1 §§,

dels att de nya 1, 3 och 4 §§ och rubriken närmast före 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 2 och 4 a §§, och närmast före 3 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Allmänna bestämmelser

3 §

Begreppet sjöman används i denna lag i samma betydelse som i sjömanslagen (1973:282). Med sjöman jämställs den som har befattning ombord utan att vara arbetstagare.

Med handelsfartyg menas i denna lag fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

Föreslagen lydelse

Ordförklaringar

1 §

Med sjöman avses i denna lag

1. en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid som han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget, och

2. den som har befattning ombord på ett fartyg utan att vara arbetstagare.

2 §

Med handelsfartyg avses i denna lag fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

¹ Senaste lydelse av

4 § 1989:993

28 § 1989:993.

Lagens tillämpning

1 §

Bestämmelserna i denna lag gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare.

Regeringen får föreskriva att lagen skall tillämpas även i fråga om andra fartyg.

2 §

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.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för

1. annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister, och

2. isnavigatörer

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 i enskilda fall besluta om

3 §

Denna lag gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare.

Lagen gäller inte i fråga om fartyg

1. med mindre bruttodräktighet än 20, eller

2. som ägs eller brukas av svenska staten och används för annat ändamål än att transportera gods eller passagerare i allmän trafik.

4 §²

Regeringen får meddela föreskrifter om

1. att denna lag ska tillämpas även i fråga om andra fartyg än de som anges i 3 § första stycket,

2. undantag från lagens tillämpning för annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister och för isnavigatörer, och

3. vad som ska gälla för personal som undantas enligt 2.

² Senaste lydelse av tidigare 2 § 2018:1087.

*ytterligare undantag från lagens
tillämpning.*

4 a §

*Regeringen eller den myndighet
som regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter eller i enskilda
fall besluta om ytterligare undan-
tag från lagens tillämpning i fråga
om fartyg med särskild verksam-
hetsinriktning.*

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2026.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 1 kap. 1 a, 1 b, 2, 6 och 8 §§ och 2 kap. 1, 6, 15, 24 och 28–29 a §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sju nya paragrafer, 1 kap. 1 c–1 i §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §¹

I andra fall än som avses i 1 § *skall* ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartyget är infört i *ett sådant* fartygsregistrets *skepps- eller båt-*del som avses i 2 §.

I andra fall än som avses i 1 § *ska* ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartyget är infört i *det svenska* fartygsregistrets *skepps-, båt- eller skeppslegodel*.

1 b §²

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Transportstyrelsen får efter ansökan i ett enskilt fall besluta att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § ska anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant beslut får meddelas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om att 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 upplåtelseiden, om

- 1. skeppets ägare ansöker om det,*
- 2. skeppets drift står under ett avgörande svenskt inflytande, och*
- 3. den ordning för registrering av skepp som gäller i det andra landet inte hindrar att skeppet registreras i fartygsregistrets skeppslegodel.*

I fråga om skepp som omfattas av ett medgivande enligt första stycket och i fråga om arbete ombord på skeppet, 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 och 25–28 §§ och 3 kap. 1–35 §§ denna lag.

¹ Senaste lydelse 2001:384.

² Senaste lydelse 2018:1855.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan enligt första stycket.

1 c §

Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om att medge att ett svenskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) till en fysisk eller juridisk person med hemvist utomlands (utländsk nyttjanderättshavare) under upplåtelseiden ska anses ha en annan nationalitet, om

- 1. skeppets ägare ansöker om det,*
- 2. den utländska nyttjanderättshavaren övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift, och*
- 3. det kan anses förenligt med Sveriges internationella åtaganden.*

Ett skepp som omfattas av ett medgivande enligt första stycket ska under upplåtelseiden dock anses vara svenskt i fråga om registrering, inskrivning av äganderätt, inteckning och upplåtelse av pant rätt enligt 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§ denna lag.

1 d §

Ett medgivande enligt 1 b eller 1 c §

- 1. får förenas med villkor,*
- 2. ska vara tidsbegränsat till högst fem år men får förlängas med högst fem år i taget, och*
- 3. ska återkallas om förutsättningarna eller villkoren för medgivandet inte längre är uppfyllda.*

1 e §

Ett medgivande enligt 1 b § upphör att gälla om skeppets ägare begär att skeppet ska avregistreras från fartygsregistrets skeppslegodel.

1 f §

Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om att medge att ett annat fartyg än som avses i 1, 1 a eller 1 b § ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartygets ägare ansöker om det och
1. fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande, eller
2. ägaren har fast hemvist i Sverige.

1 g §

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Föreskrifterna får avse vad som ska gälla för sådana handlingar och får innebära förbud mot att ett registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

1 h §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökningar enligt 1 b, 1 c och 1 f §§.

1 i §

Beslut enligt 1 b–1 d och 1 f §§ denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 §³

Fartyg, vars skrov har en största längd som överstiger 24 meter, betecknas skepp. Andra fartyg kallas båt.

³ Senaste lydelse 2017:1056.

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,
3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige.
3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige, *och*
4. *en skeppslegodel som innehåller uppgifter om skepp som ska anses vara svenska enligt medgivanden med stöd av 1 b §.*

6 §⁴

Ett skepp som förs in i fartygsregistrets *skeppsdel* ska ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Ett namn som är ägnat att väcka anstöt får dock inte registreras.

Ett skepp som förs in i fartygsregistrets *skepps- eller skeppslegodel* ska ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Ett namn som är ägnat att väcka anstöt får dock inte registreras.

Registermyndigheten får besluta att förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

8 §⁵

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. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering ska såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

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.

2 kap.

1 §⁶

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 *enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 f §* ska vara infört i fartygsregistrets *skeppsdel*.

⁴ Senaste lydelse 2017:1056.

⁵ Senaste lydelse 2001:384.

⁶ Senaste lydelse 2012:353.

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.

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 som ska anses vara svenskt enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 b § ska vara införd i fartygsregistrets skeppslegodel.

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.

6 §⁷

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 *skall* avregistreras om det som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel

Ett registrerat skepp *ska* avregistreras om det

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

Ett registrerat skeppsbygge *ska* avregistreras om det som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel

⁷ Senaste lydelse 2001:384.

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.

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, *ansvarar både* den tidigare ägaren och förvärvaren för att *en* anmälan görs.

15 §⁸

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- eller skeppsbyggnadsdel* som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

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 föreskrifter om skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerade skeppsbyggen att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet.

24 §⁹

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.

⁸ Senaste lydelse 2017:1056.

⁹ Senaste lydelse 2017:1056. Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

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.

28 §¹⁰

I fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel *skall* antecknas när

I fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel ska antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,

4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge *skall* säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp *skall* säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,

4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge *ska* säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp *ska* säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,

5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har förfallit av annan anledning,

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, *eller*

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §,

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge *skall* avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge *ska* avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands, *eller*

8. beslut om medgivande att skepp ska anses ha en annan nationalitet har meddelats med stöd av

¹⁰ Senaste lydelse 2001:384.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande *skall* antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel, *skall* detta gälla.

En anteckning i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel *skall* föras över till fartygsregistrets skeppsdel, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning *skall* avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

1 kap. 1 c § och för vilken tid medgivandet gäller.

Om det i en annan författning är föreskrivet att ett visst förhållande *ska* antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel, *ska* detta gälla.

En anteckning i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel *ska* föras över till fartygsregistrets skeppsdel, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning *ska* avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

29 §¹¹

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, eller till följd av något tekniskt fel, ska införingen rättas. I fråga om personuppgifter gäller detta i stället för rätten till rättelse enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Om rättelsen kan 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.

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, eller till följd av något tekniskt fel, ska införingen rättas. I fråga om personuppgifter gäller detta i stället för rätten till rättelse enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Om rättelsen kan 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 *det görs en* rättelse ska registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om *denne* 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.

¹¹ Senaste lydelse 2018:280.

Ett beslut om rättelse ska meddelas genom införeling i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. Skälen för beslutet ska antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införelingen 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 lämna in den för detta ändamål. Ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får förenas med vite.

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

29 a §¹²

Rätten till begränsning av behandling av personuppgifter enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 gäller inte i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel.

Ett beslut om rättelse ska meddelas genom införeling 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 införelingen 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 lämna in den för detta ändamål. Ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får förenas med vite.

Rätten till begränsning av behandling av personuppgifter enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 gäller inte i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets skepps-, skeppsbyggnads- eller skeppslegodel.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2026.

¹² Senaste lydelse 2018:280.

3 Ärendet och dess beredning

Den 20 januari 2014 enades Näringsdepartementet och Stockholms universitet om att låta utreda flera olika frågor om regelförenkling för sjöfarten. Universitetet utsåg docent Johan Schelin vid Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transport rätt, Juridiska fakulteten, att utreda frågorna. Till utredningen knöts en referensgrupp med representanter för Transportstyrelsen, Svenska Bankföreningen, Föreningen Svensk Sjöfart samt några advokater som hanterar frågor om finansiering och registrering av fartyg. Inom ramen för utredningen har även företrädare för Skärgårdsredarna, Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD) och Sweboat konsultersats. Samråd har skett med Havs- och vattenmyndigheten.

Utredningen redovisades den 1 juli 2015 i en promemoria med titeln Regelförenkling för sjöfarten. I promemorians sammanfattning sägs, i den del som är relevant för detta ärende, 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. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*.

Denna lagrådsremiss behandlar bara den del av promemorians förslag som avser skeppslega.

4 Skeppslega

Flaggstat, ägare och redare

Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos) innebär att ett fartygs flaggstat är den stat vars flagg fartyget har rätt att föra. Detta är inte bara en rätt utan i många situationer också en plikt som kan gälla enligt såväl flaggstatens som andra länders lagstiftning. Det senare kan t.ex. vara fallet när ett fartyg trafikerar en viss stats vattenområde. I praktiken ligger det i fartygets eget intresse att visa sin nationalitet för att undvika onödiga ingripanden i samband med trafik i främmande länder.

Av artikel 91 i Unclos följer att varje stat bestämmer sina villkor för att ett fartyg ska kunna tillerkännas den statens nationalitet, villkoren för registrering i den staten och villkoren för rätten att föra statens flagg. Det gäller dock ett allmänt krav på verkligt samband mellan staten och fartyget. I svensk rätt uppfylls det kravet i första hand genom att fartyget till mer än hälften ägs av svenskar eller svenska juridiska personer. Sjöfarten är emellertid en internationell näring och denna huvudregel har därför en del undantag, jfr 1 kap. 1–1 b §§ sjölagen (1994:1009). Bland annat kan även fartyg i enskilda fall efter särskilt beslut anses som svenska och få föra svensk flagg om de står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

I svensk rätt saknas en uttrycklig lagfäst definition av redare. Med redare avses dock normalt den person, fysisk eller juridisk, som startar verksam-

het med ett visst fartyg, leder verksamheten och bär den ekonomiska risken. Det är alltså snarast fråga om ett driftsansvar. Redarbegreppet är inte enhetligt, inte ens inom sjölagen, utan kan variera beroende på i vilket sammanhang det förekommer. Typiskt är att redaren är den som utrustar fartyget och svarar för ledningen av dess drift. I detta ingår att svara för bemanning av fartyget med befäl och besättning. När det gäller offentlig-rättslig reglering om sjösäkerhet kan redare ges en något annan innebörd än det har i civilrättslig reglering. Då kan det i författning anges att redarens ansvar även omfattar den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift, se t.ex. 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

En utgångspunkt är alltså att den som äger fartyget och svarar för funktionerna kring utrustning och drift också är fartygets redare. Ägaren och redaren är då samma person men vid skeppslega (som i internationell terminologi kallas bareboat charter) har i stället inhyraren rollen som redare. Skeppslega innefattar att ägaren hyr ut fartyget obemannat, i varje fall i huvudsak, och att den som hyr skeppet också övertar ansvaret för fartygets drift. Med andra ord påtar sig den som hyr skeppet även redaransvaret. Inhyraren får dock sina befogenheter från ägaren och i allmänhet sker befogenhetsövergången genom avtal.

Redaren behöver alltså inte vara samma fysiska eller juridiska person som fartygets ägare. Ägaren är den som innehar äganderätten till fartygets värde och vid registrering står som dess ägare. Detta innebär i sin tur att det är ägaren och inte redaren som kan belåna fartyget och för skepp ta ut inteckningar (pantbrev) som kan pantsättas till säkerhet för ett lån (skeppshypotek). Ägaren är även den som svarar mot åtgärder som kvarstad och utmätning av fartyget och den som kan sälja fartyget.

Skeppslega

Anledningarna till att en redare vill hyra ett skepp obemannat varierar. En kan vara att redaren tillfälligt vill 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 det. I den situationen fungerar skeppslega som en alternativ finansieringsform till skeppshypoteket. Det kan innebära en fördel för ett rederi att hyra ett skepp i stället för att köpa det genom att rederiet då inte behöver binda kapital i bolaget. Rederiet behöver inte ta upp skeppet som en tillgång i balansräkningen. Avtalet förenas ofta 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 hyresavtal 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 bara 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 är att redaren önskar flagga skeppet i ett visst lands fartygsregister i syfte att sänka driftkostnaderna, medan 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 registreras som skeppslegat i ett annat lands fartygsregister under hyrestiden. I praktiken innefattar det 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 endast tillfälligt har registrerats.

Det finns inte någon sammanhållen internationell statistik över förekomsten av befraktning genom skeppslegat. 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 skeppslegat blivit en alltmer attraktiv befraktningsform. Det kommer till uttryck genom att allt fler stater har inrättat särskilda s.k. skeppslegoregister (internationellt kallade bareboatregister) vid sidan av det ordinarie fartygsregistret. Exempel på sådana stater är Australien, Cypern, Danmark, Finland, Storbritannien, Liberia, Malta, Nederländerna, Panama och Singapore. I dessa register kan ett utländskt skepp tillfälligt registreras under en tid som motsvarar hyrestiden samtidigt som skeppet kvarstår i det register där ägaren har sin hemvist. I praktiken innebär inrättandet av sådana register ett 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 omfattar såväl hyra av befintliga skepp som nybyggen. Villkoren innehåller även bestämmelser om köpoptioner och registrering.

5 En skeppslegodel i fartygsregistret

5.1 Reformbehovet

Regeringens 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. Den gällande regleringen svarar alltså inte mot den moderna rederidriftens behov av flexibilitet och 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 anpassas bättre till marknadens behov.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som uttalar sig i frågan om skeppslega är över lag positiva till eller har ingen invändning mot bedömningen, däribland *Föreningen Svensk Sjöfart*, *Näringslivets regel-nämnd* och *Delegationen för sjöfartsstöd*. Den förstnämnda instansen anför t.ex. att den nuvarande regleringen inte svarar upp mot behoven av flexibilitet och att förslaget om att den nya registerdelen inte ska omfatta inskrivning, inteckning och panträtt är rimligt. Ofta uppskattar remissinstanserna promemorians förslag om skeppslega för att det är i samklang med rederinäringens behov av ett moderniserat regelverk på området. *Skatteverket* avstyrker dock eftersom möjligheten till registrering i två olika länder innebär att regelverket för beskattning av sjömän blir komplicerat. För sjömännen kan beskattningsreglerna ändras även om man inte byter arbetsgivare eller arbetsplats. Olika kontrolluppgifter kan behöva lämnas.

Skälen för regeringens bedömning: Den nuvarande svenska regleringen framstår som mindre väl anpassad till utvecklingen mot en potentiellt ökad befraktning i form av skeppslega. Sjölagen bygger i grunden på det traditionella synsättet att ett fartyg ska vara registrerat i den stat där ägaren har sin 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 § sjölagen 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 EU-rätten 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 *Skeppslega till utlänning* (SOU 1987:27). Utredningen föreslog där att det borde införas en särskild lag om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall. Förslaget ledde emellertid inte till någon lagstiftning.

Beträffande svenska redares inhyrning av utländska obemannade skepp finns endast några särbestämmelser i sjölagen. Enligt 1 kap. 1 b § sjölagen kan Transportstyrelsen medge att ett utländskt fartyg registreras i det svenska fartygsregistret trots att fartyget saknar svensk nationalitet. Ett sådant beslut får bara meddelas om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller ägaren har fast hemvist i Sverige. Regeringen kan också enligt 60 § sjömanslagen (1973:282) förordna att den lagen ska gälla ombord på utländskt fartyg. Vidare kan Skatteverket besluta att inkomst som intjänats ombord på ett sådant fartyg ska utgöra sjöinkomst, vilket berättigar en sjöman som arbetar ombord till sjöinkomstavgift enligt 64 kap. inkomstskattelagen (1999:1229) och skattereduktion för sjöinkomst enligt 67 kap. 3 § inkomstskattelagen, se förordningen (2000:866) med bemyndigande för Skatteverket att meddela vissa föreskrifter till inkomstskattelagen (1999:1229).

Förutom själva dispensbeslutet fordras således en rad beslut för att det utländska skeppet 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 § första stycket 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 in-teckningar skapar detta problem. Skeppet kan då inte registreras i det svenska registret utan att in-teckningarna i det utländska fartygsregistret först dödas och nya in-teckningar skrivs in i det svenska registret. Det förfarandet medför såväl en ökad administration som ökade kostnader, vilket försvårar för svenska redare att hyra in obemannade utländska skepp. Det gäller särskilt i fråga om ersättningstonnage som endast flaggas in under en kortare period. In-teckningarna i det utländska registret kan då behöva avvecklas och nya in-teckningar upprättas i det svenska registret bara för en helt kort period.

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 även om det byter flagg. I praktiken låter inte sällan Transportstyrelsen den nya flaggstaten överta tillsynen över skeppet trots att skeppet 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 konjunktursvängningar 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 och goda finansieringsformer. De existerande bestämmelserna om skeppslega bör därför bättre anpassas till marknadens behov.

De nackdelar som *Skatteverket* för fram minskas av att skeppslega ska avse i huvudsak obemannade skepp. Under alla förhållanden bedömer regeringen att fördelarna med förslagen överväger de framförda nackdelarna.

5.2 Inhyrning av utländska skepp

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska i enskilda fall få besluta att medge att ett utländskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt tillfälligt ska anses vara svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. För ett sådant medgivande krävs att skeppets ägare ansöker om det. Vidare ska skeppets drift stå under ett avgörande svenskt inflytande och den ordning för registrering som gäller i det andra landet får inte hindra en registrering i det svenska fartygsregistret.

I fråga om ett skepp som omfattas av ett sådant medgivande och i fråga om arbete ombord på skeppet ska svensk rätt tillämpas med undantag för vissa bestämmelser i sjölagen om inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsupplåtelse.

Medgivandet ska få förenas med villkor och ges för en period om högst fem år. Det ska kunna förlängas med fem år i taget.

Om förutsättningarna eller villkoren för medgivandet inte längre är uppfyllda ska det återkallas.

Besluten ska kunna överklagas.

Fartygsregistret ska utökas med en ny skeppslegodel. Ett skepp som omfattas av ett medgivande ska registreras i denna del av fartygsregistret och avregistreras om förutsättningarna för registrering inte längre finns eller ägaren begär det.

Förslagen medför följdändringar i sjömanslagen, lagen om registrering av båtar och mönstringslagen.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian föreslår ett formellt krav på inhämtande av tillstånd från det andra landet i stället för kravet att den utländska ordningen för registrering av skepp inte hindrar en registrering i fartygsregistrets skeppslegodel. Promemorian föreslår att registrering efter ett medgivande ska vara frivillig. Promemorian saknar författningstext om att medgivandet ska få förenas med villkor och om att medgivandet upphör att gälla om skeppets ägare begär att skeppet ska avregistreras. Promemorian saknar också en särskild överklagandebestämmelse. Till skillnad från regeringens förslag innehåller promemorian ett förslag om upphävande av 60 § sjömanslagen (som ger regeringen rätt att göra sjömanslagen tillämplig på sjömän på utländska fartyg) och ett förslag till ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* efterlyser ett förtydligande i författningstexten av att medgivandet, liksom i förslaget om uthyrning av svenskt skepp, kan förlängas och i så fall hur länge. Styrelsen efterlyser även en justering för de fall där ett annat organ än den utländska registermyndigheten är behörig att lämna tillstånd och väcker frågan om inte det internationellt vedertagna uttrycket bareboat charter bör användas i den nya delen av fartygsregistret. *Näringslivets regelnämnd* och *Föreningen Svensk Sjöfart* menar att förslaget bör öppna upp för att alla länders registermyndigheter inte utfärdar tillstånd i förväg utan i vissa fall bara antecknar saken efter att registrering har skett. Samma remissinstanser menar också att ändringarna av sjöfartsstödet bör samordnas med en ändring som parterna på sjöarbetsmarknaden hemställt om i oktober 2015.

Föreningen Svensk Sjöfart vill att möjligheten till villkorad registrering i sjölagen ska gälla även fartygsregistrets nya skeppslegodel eftersom utländska register ibland kräver bevis om svensk registrering innan de utfärdar handlingar om godkännande. *Sjöbefälsföreningen* instämmer inte i promorians slutsats att 60 § sjömanslagen bör upphävas. *Ressel Rederi AB* välkomnar införandet av en femårsgräns för inhyrning. *Skatteverket* menar att förslaget till ändring i inkomstskattelagen är överflödigt eftersom ett fartyg som registreras i skeppslegodelen blir svenskt och därför uppfyller kriteriet i lagrummet, dvs. anställningen är i det fallet ombord ett EES-fartyg.

Skälen för regeringens förslag

Fartygsregistret utökas med en skeppslegodel

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

Som 1 kap. 1 b § sjölagen nu lyder råder det oklarhet om vilka förutsättningar som gäller för att inhyrda skepp ska kunna registreras i det svenska fartygsregistret utöver att driften ska stå under ett avgörande svenskt inflytande. Det är oklart vad som gäller i fråga om dessa skepp när de väl medgetts rätt att föra svensk flagg. I bestämmelsen föreskrivs visserligen 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.

Vidare framstår inte de bestämmelser som reglerar fartygsregistrets skeppsdelen som särskilt väl anpassade till den moderna rederidriften behov av flexibilitet och goda finansieringsformer. Av 2 kap. 25 § första stycket sjölagen följer att ett skepp inte kan införas i det svenska fartygsregistrets skeppsdelen om skeppet fortsatt är registrerat i ett utländskt fartygsregister. Det finns med andra ord ingen möjlighet att fortsatt hantera de krediträttsliga frågorna i ett utländskt register under hyrestiden. I utländska skeppslegoregister finns 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 nya 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. I dag tar bestämmelsen sikte även på sådana fall som rör registrering av fartyg som ägs av en utländsk medborgare bosatt i Sverige och den omfattar även båtar. En sådan mer generell dispensregel bör i stället införas i form av en särskild bestämmelse (se 1 kap. 1 f § sjölagen i författningsförslaget). Den bör dock kompletteras med ett krav på att ägaren ansöker om det för att uppnå likhet med de nya bestämmelser som tas upp nedan. Den praktiska

skillnaden blir dock liten eftersom ägaren även fortsättningsvis kommer kunna ställa en fullmakt. Den nya bestämmelsen i 1 kap. 1 b § bör endast omfatta skepp eftersom båtar inte är föremål för registerpantstättning.

För att det skepp som hyrs in ska kunna ges svensk nationalitet bör det även fortsättningsvis vara en grundläggande förutsättning 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 upprätthålls kravet på ett verkligt samband mellan skeppet och flaggstaten i artikel 91 i Unclos. Vidare ska ett medgivande endast lämnas i de fall det andra landet inte hindrar en tillfällig registrering i Sverige. Detta krav bör, liksom *Transportstyrelsen* och *Näringslivets regelnämnd* tagit upp, inte knytas till ett inhämtat formligt beslut av den utländska registermyndigheten utan i stället innebära att den ordning för registrering som gäller i det andra landet inte hindrar en registrering i det svenska fartygsregistret. Är förutsättningarna för medgivande inte uppfyllda ska en ansökan om medgivande avslås.

Föreningen Svensk Sjöfart har lyft frågan om en möjlighet till villkorlig registrering även i skeppslegosammanhang. Villkorlig registrering för skepp infördes redan år 2018 genom att propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205) antogs. Situationerna skiljer sig dock åt på viktiga sätt. Möjligheten till villkorlig registrering infördes för att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet eftersom vissa utländska register kräver en svensk registrering för att besluta om en slutlig avregistrering. Anledningen kan vara regelverket i registerlandet kräver att fartyget inte ska riskera att stå helt utan registrering under någon period. För avregistrering kräver registerlandet därför ett intyg på att det registreras vid samma tidpunkt som avregistrering sker.

Vid skeppslega uppkommer dock ingen fara för att fartyget ska stå helt utan registrering. Grundregistreringen i det utländska registret kommer alltid att kvarstå och det blir vid registrering i Sverige i stället fråga om en dubbel registrering. Därför skulle en möjlighet till villkorad registrering i skeppslegodelen inte fylla någon praktisk funktion. Det kan däremot vara så att den utländska registermyndigheten kommer att kräva att den svenska registermyndigheten bekräftar att en process om registrering i fartygsregistrets skeppslegodel är pågående.

Transportstyrelsen övertog den 1 januari 2019 handläggningen av medgivanden enligt 1 kap. 1 b § sjölagen från Sjöfartsverket. Det ligger nära till hands att Transportstyrelsen tilldelas även de nu aktuella besluten, inte minst eftersom styrelsen är registermyndighet för fartygsregistret. Författningstekniskt bör dock frågan lösas genom att regeringen utser den beslutande myndigheten.

I promemorian föreslås att ansökan om medgivande ska kunna göras av ägaren eller, efter tillåtelse av ägaren, nyttjanderättshavaren. Det sistnämnda behöver dock inte uttryckligen sägas i författningstexten. I praktiken kommer alltså även det svenska rederi som avser att hyra skeppet, efter att ha fått fullmakt från den utländska ägaren, att kunna vända sig till beslutsmyndigheten med en ansökan. Som underlag för en ansökan om medgivande bör skeppslegoavtalet (ibland kallat bareboatcertepartiet) ges in samt övriga handlingar avseende skeppet som är nödvändiga för att ta ställning till om fartyget ska kunna registreras under svensk flagg. Sökanden ska bland annat kunna dokumentera att skeppets drift kommer att stå under

avgörande svenskt inflytande och att ordningen i det andra landet inte hindrar en tillfällig registrering i det svenska fartygsregistret.

Medgivandet bör begränsas till upplåtelseiden, dock högst fem år. Avsikten med detta är att understryka att registreringen under svensk flagg i grunden är av tillfällig art. I promemorian uttalas att ingenting bör hindra att ett medgivande avseende ett visst skepp förnyas inför att en femårsperiod löper ut. Regeringen delar den uppfattningen men författningstexten bör, liksom *Transportstyrelsen* efterlyser, kompletteras så att detta uttryckligen framgår och att förlängning ska kunna ske med upp till fem år i taget. Ett medgivande ska också kunna förenas med villkor och återkallas om förutsättningarna eller villkoren inte längre är uppfyllda.

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

Rättsverkan av att ett medgivande lämnas och att skeppet under upplåtelseiden registreras i det svenska fartygsregistrets skeppslegodel är att skeppet i alla avseenden ska betraktas som svenskt med undantag för bestämmelserna i sjölagen om inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsupplåtelse. 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 lyda under svenska sjösäkerhetsbestämmelser, arbetsmiljör regler, skatteregler samt andra bestämmelser av betydelse för verksamheten ombord under upplåtelseiden, dvs. så länge skeppet för svensk flagg. Transportstyrelsen kommer därför att svara för tillsyn.

Om medgivandet upphör att gälla ska skeppet avregistreras (se 2 kap. 6 § sjölagen i författningsförslaget). Detta kan t.ex. bli aktuellt genom att upplåtelseiden löper ut eller att medgivandet återkallas på grund av att driften av skeppet inte längre står under ett avgörande svenskt inflytande. Transportstyrelsen kan göra detta själv (ex officio). Ägaren bör också själv kunna begära att skeppet avregistreras. Det kan vara fallet om skeppslegoavtalet hävs under upplåtelseiden, t.ex. på grund av att redaren har försatts i konkurs eller inte har betalat hyran. Det bör införas en uttrycklig regel om att ett medgivande enligt 1 b § upphör att gälla om skeppets ägare begär att skeppet ska avregistreras. 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 skeppet har sin grundregistrering.

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 upplåtelseiden, vanligen den svenske

befraktarens hemvist. Någon lagändring fordras inte med anledning av nu nämnda förhållanden.

Det kan noteras att beslut enligt den nuvarande dispensregeln i 1 kap. 1 b § sjölagen (som i förslaget flyttas till 1 kap. 1 f § samma lag) inte utgör ett registerärenden enligt 2 kap. 15 § sjölagen. Det innebär att förfarandebestämmelserna i 2 kap. inte omfattar den här typen av ärenden. Om en ansökan avslås kan således beslutet överklagas till allmän förvaltningsdomstol till skillnad mot beslut i registerärenden som överklagas till Stockholms tingsrätt (se 2 kap. 19 § sjölagen). Samma bör gälla även de nya besluten i förslaget och en särskild överklagandebestämmelse om detta bör införas. Den bör omfatta även det som anges i 1 kap. 1 d §, dvs. villkor för beslutet och dess tidsbegränsning samt beslut om återkallelse.

Följdändringar

I promemorian anförs att det faktum att ett skepp som har registrerats i skeppslegodelen ska anses vara svenskt innebär att 60 § sjömanslagen kan upphävas. Bestämmelsen ger regeringen möjlighet att förordna att lagen ska gälla ombord på utländskt fartyg men sjömanslagen kommer per automatik ändå att gälla ombord på de skepp som införs i skeppslegodelen. Av förarbeten till bestämmelsen (prop. 1973:40, s. 113) framgår att bestämmelsen visserligen är tänkt att kunna tillämpas vid just inhyrning av utländska skepp, dvs. skeppslega, men också när anknytningen till Sverige är mer avlägsen än så om det rör sig om bestämmelser med särskild betydelse för arbets- och säkerhetsskydd, t.ex. minimiålder. *Sjöbefälsföreningen* har invänt mot promemorians förslag av detta skäl. Regeringen instämmer i invändningen. Bestämmelsen behöver dock inte användas med anledning av just skeppslega. Den ändring som föreslås i promemorian av 2 § mönstringslagen bör dock göras eftersom den, till skillnad från bestämmelsen i sjömanslagen, uttryckligen hänför sig till endast inhyrda utländska fartyg. De inledande fyra paragraferna i mönstringslagen bör därutöver omarbetas redaktionellt och språkligt.

Sjömanslagen och mönstringslagen tar sikte på alla fartyg och inte enbart skepp utan även båtar. Genom ändringen i mönstringslagen, där alltså inhyrda utländska fartyg tas bort från tillämpningsområdet, uppkommer en viss risk att utländska båtar som hyrs in obemannade inte kommer att omfattas av mönstringslagen. För att det inte ska leda till att lagarna inte gäller på inhyrda båtar som används här bör 2 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart kompletteras. Det bör införas en bestämmelse om att den som är bosatt i eller har sitt säte i Sverige och använder en utländsk båt som vanligen finns i Sverige ska anses vara båtens ägare enligt lagen. Det betyder exempelvis att om en svensk redare hyr in en båt från en utländsk ägare för att användas i skärgårdstrafiken ska båten betraktas som svensk och den är därmed registreringspliktig.

Den nu gällande bestämmelsen i 1 kap. 1 b § sjölagen innefattar en generell rätt att besluta om dispens från nationalitetskravet. Även om en skeppslegodel nu införs i fartygsregistret bedöms det fortsatt finnas ett behov av en sådan mer generell bestämmelse. I annat fall finns det risk att ett fartyg som av olika anledningar borde betraktas som svenskt inte kan införas i registret. Vidare omfattas inte båtar av de nya reglerna om skeppslega. Den generella bestämmelsen om dispens från nationalitetskravet bör

därför flyttas och bli kvar i form av en särskild paragraf (se 1 kap. 1 f § sjölagen i författningsförslaget). Som en konsekvens av renodlingen av den aktuella bestämmelsen bör bemyndigandet om nationalitetshandlingar i den nuvarande paragrafens andra stycke och tredje stycke göras om till två nya paragrafer (se 1 kap. 1 g och 1 h §§ i författningsförslaget). De nu beskrivna ändringarna föranleder vidare i två följdändringar i 4 § första stycket och 5 § lagen om registrering av båtar.

Tillägget av en skeppslegodel i fartygsregistret föranleder ytterligare följdändringar i sjölagen. Till att börja med behöver 1 kap. 6 § om fartygsnamn omfatta även fartygsregistrets skeppslegodel. Vidare behöver hänvisningen i 2 kap. 1 § första stycket ändras eftersom den bestämmelsen flyttas till 1 kap. 1 f §. Paragrafen bör också tillföras ett nytt stycke om registreringsplikt i fartygsregistrets skeppslegodel. I promemorians förslag uppstår inte någon registreringsplikt i och med ett beslut om medgivande. Anledningen till detta sägs vara att det kan tänkas att befraktningsavtalet hävs efter medgivandet men innan en ansökan om registrering. Om denna situation uppkommer finns dock inte längre några förutsättningar för medgivandet och det ska därför återkallas. Då upphör registreringsplikten. Vidare talar goda ordningsskäl för att registreringsplikt ska gälla eftersom det annars kan förekomma att ett skepp har ett bevis på att det får föra svensk flagg men ändå inte är registrerat i fartygsregistret. Även 1 kap. 1 a § bör nämna fartygsregistrets skeppslegodel.

Ändringen av 2 kap. 1 § leder i sin tur till att även 2 kap. 6 § om avregistrering bör kompletteras med en hänvisning till förstnämnda paragrafens femte stycke. Härutöver bör även 2 kap. 15 § första stycket 4 om registerärenden kompletteras för att det ska ta höjd för införandet av en skeppslegodel i fartygsregistret. I 2 kap. 24 § finns ett tredje stycke som rör förbehåll om skeppsnamn. Möjligheten till sådana förbehåll slopades den 1 februari 2018 (prop. 2016/17:205) men tredje stycket upphävdes inte. Det bör göras nu.

Regeringen delar *Skatteverkets* bedömning att det inte behövs någon ändring i inkomstskattelagen.

Personuppgiftsbehandling

Genom förslagen införs en ny del i fartygsregistret vid sidan av de delar som redan finns genom skepps-, skeppsbyggnads- och båtdelen, nämligen skeppslegodelen. Av 1 kap. 2 § sjölagen följer att den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) med hjälp av automatiserad databehandling ska föra ett register som ska benämnas fartygsregistret och innehålla de ovan nämnda tre delarna. Förslagen i denna lagrådsremiss innebär att ännu en del ska föras i registret. Sammanfattningsvis kommer detta innebära en utökad personuppgiftsbehandling i anledning av att en ny grupp av skepp och deras ägare eller nyttjanderättshavare kommer att finnas med i fartygsregistret.

Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), här benämnd EU:s dataskyddsförordning, måste det finnas en rättslig grund enligt artikel 6 för att behandlingen av personuppgifter ska anses laglig.

En av dessa rättsliga grunder är att behandlingen av personuppgifter är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige (artikel 6.1 c). En annan rättslig grund är att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning (artikel 6.1 e). Grunden ska fastställas i enlighet med antingen unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Unionsrätten eller medlemsstatens nationella rätt ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas (artikel 6.3).

Fartygsregistret innehåller personuppgifter knutna till fartyg som anses vara svenska och berättigade att föra svensk flagg. Detta har som beskrivs i avsnitt 4 betydelse för svenska fartygs möjligheter att bedriva sjöfart, inte minst internationellt. Det är ett allmänt legitimt intresse att det finns ordnade uppgifter om vilka dessa fartyg är och vilka fysiska och juridiska personer som på olika sätt står bakom dem. Motsvarande bedömningar kan göras även för den nya grupp av skepp som ska införas i fartygsregistret genom förslagen i denna lagrådsremiss. Med förslagen i denna lagrådsremiss införs, genom ändringar i 2 kap. 1 § sjölagen, en skyldighet att registrera skeppet i fartygsregistrets skeppslegodel som ska handhas av Transportstyrelsen. Genom denna bestämmelse fastställs såväl en rättslig förpliktelse som en uppgift av allmänt intresse för Transportstyrelsen (jämför prop. 2017/18:105 s. 53). Den personuppgiftsbehandling som kommer att ske med anledning av förslaget bedöms vara nödvändig för att uppfylla ett mål av allmänt intresse. Den behandling som är aktuell får också anses vara proportionell mot de legitima mål som beskrivs i det föregående.

Närmare bestämmelser om vilka personuppgifter som ska införas i fartygsregistret kommer att finnas i fartygsregisterförordningen (1975:927). Det kommer främst att röra sig om uppgifter knutna till ägare och nyttjanderättshavare. Den dataskyddsreglering som redan finns i fartygsregisterförordningen kommer att göras tillämplig på personuppgifter som behandlas till följd av förslaget om en ny del i fartygsregistret. Tillsammans med EU:s dataskyddsförordning, lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och förordningen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning utgör dessa bestämmelser tillräcklig reglering för den personuppgiftsbehandling som kan komma att ske vid Transportstyrelsen.

I 2 kap. 29 och 29 a §§ sjölagen finns bestämmelser om att vissa artiklar i EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU 2016/679) inte ska gälla i fråga om rättelser och rätten till begränsning av behandling av personuppgifter i fartygsregistrets skepps- och skeppsbyggnadsdel. De skäl som motiverade dessa begränsningar bedöms vara giltiga även för den nya skeppslegodelen som därför ska läggas till i de nu nämnda paragraferna (se prop. 2017/18:111).

5.3 Uthyrning av svenska skepp

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska i enskilda fall få besluta att medge att ett svenskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) till en fysisk eller juridisk person med hemvist utomlands under upplåtelseiden ska anses ha en annan nationalitet. För ett medgivande ska krävas att skeppets ägare ansöker om det och att den utländska nyttjanderättshavaren övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift. Ett medgivande måste vara förenligt med Sveriges internationella åtaganden.

Under upplåtelseiden ska ett sådant skepp inte anses som svenskt annat än i fråga om registrering, inskrivning av äganderätt, in-teckning och upplåtelse av panträtt.

Medgivandet ska få förenas med villkor och kunna gälla för en period om högst fem år. Det ska få förlängas med fem år i taget.

Ett medgivande ska återkallas om förutsättningarna eller villkoren för medgivandet inte längre är uppfyllda.

Besluten ska kunna överklagas.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. Promemorian saknar författningstext om att medgivandet ska få förenas med villkor, att det ska kunna förlängas med högst fem år i taget och om anteckning i fartygsregistret. Promemorian saknar också en särskild överklagandebestämmelse.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår att det införs ett krav på att det andra landets myndighet lämnar ett intyg om att den kommer att ta över tillsynen av skeppet eftersom det kan finnas intressenter inom det svenska fartygsregistret som kan lida skada om det inte sker någon tillsyn. Styrelsen efterlyser också ett förtydligande av hur lång en förlängning ska kunna vara. *Föreningen Svensk Sjöfart* ställer sig i princip bakom promemorians förslag. *Advokatsamfundet* menar att det med hänsyn till praktiska och legala konsekvenser bör finnas en tidsfrist om minst tre månader för när ett återkallande tidigast ska kunna ges verkan från den tidpunkt när återkallandet formellt sker. *Svensk försäkring* är generellt positiv till promemorians förslag men understryker att regelverkets tidsfrister i allmänhet bör vara anpassade till vad som är praktiskt genomförbart.

Skälen för regeringens förslag: Rättsverkan av att en svensk ägare hyr ut ett obemannat skepp till en utländsk redare är i dag ofullständigt reglerad. Som anförts under rubriken Reformbehovet i avsnitt 5.1 kan Transportstyrelsen förordna om undantag från viss arbetsrättslig reglering, främst sjömanslagen och mönstringslagen. Tillsynsansvaret över skeppet kvarstår dock formellt även om myndigheten många gånger i praktiken tillfälligt överlåter ansvaret till den utländska sjösäkerhetsmyndigheten i det land där skeppet flaggas. Detta skapar en osäkerhet om vilken myndighet som egentligen har ansvaret och vilka bestämmelser som reglerar arbetsmiljön och sjösäkerheten ombord på skeppet. Detta 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 den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att efter ansökan medge att ett skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt till fysisk eller juridisk

person med hemvist utomlands under upplåtelseiden ska anses ha en annan nationalitet förutsatt att den utländska fysiska eller juridiska personen övertar den avgörande inflytandet över driften av skeppet. Den fysiska eller juridiska personen måste med andra ord ta på sig redaransvaret för skeppet. Ansökan om medgivande ska göras av ägaren, som dock kan lämna fullmakt till annan.

Rättsverkan av ett medgivande att skeppet ska anses ha en annan nationalitet under upplåtelseiden 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. Frågor om inskrivning av äganderätt, in-teckning och upplåtelse av panträtt ska därför hanteras i det svenska fartygsregistret (jfr hänvisningen till 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§ sjölagen i 1 kap. 1 c § andra stycket sjölagen i författningsförlaget).

Ett medgivande bör gälla för en period om högst fem år även om upplåtelseiden är längre. Medgivandet ska sedan kunna förnyas om det finns behov av detta. Motivet till den föreslagna tidsbegränsningen är att den ger Transportstyrelsen anledning att minst vart femte år ta ställning till om myndigheten bör återta tillsynen över fartyget. Det bör, som *Transportstyrelsen* påpekar, av författningstexten även framgå hur lång tid en förlängning får vara. En särskild anteckning om medgivandet och dess giltighetstid bör göras i fartygsregistrets skeppsdel och i det syftet bör 2 kap. 28 § sjölagen ändras.

Ett medgivande bör vara möjligt endast i de fall det är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Skeppet kommer under upplåtelseiden fortsatt att vara registrerat i Sverige i fråga om inskrivning av äganderätt, in-teckningar och andra ägarrelaterade förhållanden som t.ex. in-teckningar. Det får anses innebära att svenska myndigheter har ett grundläggande ansvar för att tillsynen över skeppet under upplåtelseiden kommer att vara av fullgod kvalitet. Ett medgivande bör därför inte lämnas i fråga om registrering av skeppsleg i länder vars fartygsregister finns på Paris MOU:s svarta lista. Paris MOU står för Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Det är ett regionalt avtal där ett antal europeiska länder har avtalat om att utföra hamnstatskontroller av besökande utländska fartyg med olika intervall beroende på fartygens riskprofil. Att det utländska registret finns 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 mot ett medgivande. Ett sådant kan vara att uthyrningen förväntas ske till ett land som är föremål för sanktioner.

Transportstyrelsens idé om ett krav på ett intygande om tillsyn av det andra landet är inte utan intresse. Mot den kan dock anföras att om det skulle finnas tveksamheter på denna punkt bör ändå inget medgivande lämnas, eftersom bristande tillsyn inte är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Det finns inte heller något i förslaget som hindrar att Transportstyrelsen i sin praxis ställer ett liknande krav genom villkor i beslutet om medgivande i de fall där det faktiskt skulle fylla en funktion. Det ligger i sakens natur att sökanden själv behöver lämna det underlag som visar att det verkligen finns förutsättningar för ett medgivande. Detta

förhållande gör att regeringen inte lämnar något sådant förslag som Transportstyrelsen tagit upp. Det kan dock inte uteslutas att det sedermera kan visa sig finnas skäl att återvända till frågan.

Om förutsättningarna brister eller villkoren inte uppfylls under upplåtelse tiden måste medgivandet kunna återkallas, t.ex. om den tillfälliga flaggstatens fartygsregister hamnar på Paris MOU:s svarta lista eller ekonomiska sanktioner beslutas. Rättsverkan av att medgivandet återkallas är att Transportstyrelsen återtar tillsynsansvaret över skeppet som om skeppet endast är flaggat i Sverige. Detsamma gäller givetvis när upplåtelse tiden upphör.

Advokatsamfundet efterlyser en frist innan ett beslut om återkallelse ges verkan. Samfundets synpunkt är berättigad eftersom det kan uppstå praktiska problem när ett medgivande återkallas och skeppets svenska registrering är den registrering som återstår. Det mest framträdande problemet är att fartyget kommer att behöva nya certifikat när medgivandet upphör. När en nyregistrering sker med anledning av skeppsleiga så upphör de certifikat som finns i ursprungsregistret och i stället blir skeppet certifierat i det nya registreringslandet. Utan giltiga certifikat kommer fartyget inte att kunna lämna hamn och att utfärda nya certifikat kan ta tid. Problematiken uppstår, om än spegelvänd, även vid inhyrning av utländska skepp, jfr avsnitt 5.2.

En fristregel med viss särskilt angiven frist riskerar dock att bli godtycklig och svårhanterlig samt att behöva knytas till delgivning i andra länder. De nu aktuella ärendena kommer att handläggas enligt förvaltningslagen (2017:900). Av 25 § i den lagen följer att innan en myndighet fattar ett beslut i ett ärende ska den, om det inte är uppenbart obehövt, underrätta den som är part om allt material av betydelse för beslutet och ge parten tillfälle att inom en bestämd tid yttra sig över materialet. På så sätt undviks att redaren utan förvarning försätts i de nämnda praktiska svårigheterna.

Av den tidigare redogörelsen följer att 59 § och därmed även 71 § 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 Internationella arbetsorganisationen (ILO) och fartygen ska vara utrustade med sjöarbetscertifikat. I promemorian kommenteras inte 4 § mönstringslagen, som är en motsvarighet till 59 § sjömanslagen och som dessutom hänvisar till den paragrafen i sjömanslagen. Under beredningen av denna lagrådsremiss har inte framkommit att 4 § mönstringslagen fyller någon praktisk funktion längre och den bör därför kunna upphävas på samma grunder som dess motsvarighet i sjömanslagen. Det innebär i sin tur att 28 § mönstringslagen också kan upphävas.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 februari 2026.

Regeringens bedömning: Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

Promemorians förslag och bedömning: I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2017 och den innehåller förslag till en övergångsbestämmelse.

Remissinstanserna: Många remissinstanser berör inte frågan eller har ingen erinran. Några remissinstanser, t.ex. *Näringslivets regelnämnd* och *Föreningen Svensk Sjöfart*, föreslår med hänvisning till den svenska rederinäringens utsatta konkurrenssituation att ändringarna träder i kraft så snart som möjligt. *Transportstyrelsen* vill undvika ett ikraftträdande under sommaren eftersom sjöfarten då har sin högsäsong.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Redan med hänsyn till den tid som förflutit sedan remissförfarandet av promemorian avslutats under 2015 behöver ikraftträdandet flyttas fram. Innan lagändringarna kan träda i kraft behöver vidare en del justeringar av t.ex. fartygsregisterförordningen (1975:927) göras. Förslag till dessa ändringar finns inte i promemorian och har därför inte remitterats tillsammans med lagförslagen. Remittering av dessa förslag emotes under våren 2025. Transportstyrelsen behöver också ges tid att anpassa det befintliga fartygsregistret till att utökas med en helt ny del, en skeppslegodel. Detta gör sammantaget att förslagen bör träda i kraft den 1 februari 2026.

I promemorian föreslås en övergångsbestämmelse för de skepp som fått dispens enligt 1 kap. 1 b § sjölagen i dess nuvarande lydelse. Den ska innebära att de skepp som fått dispens enligt äldre regler och på sådana grunder som omfattas av den nya regeln i 1 kap. 1 b § sjölagen överförs till den nya skeppslegodelen i fartygsregistret. Ett sådant skepp kan dock sakna en sådan grundregistrering i ett annat land som är en förutsättning för registrering enligt de nya reglerna om skeppslega. En enklare ordning är därför att låta skeppen kvarstå i fartygsregistrets skeppsdel tills vidare. En sådan ordning innebär vidare att de skepp som beviljats inteckning kan behålla dem vilket annars inte varit möjligt i fartygsregistrets skeppslegodel. Därmed behövs inga övergångsbestämmelser.

7 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslagen bedöms öka den affärsmässiga flexibiliteten för berörda rederier och därmed göra det lättare för dem att anpassa verksamheten efter marknadens rörelser. Införandet av ett skeppslegoregister kan också förväntas underlätta för rederierna att under kortare perioder skaffa ersättningstonnage.

Förslagen kommer att stärka svenska rederiers konkurrenssituation gentemot de länder som redan har infört skeppslegoregister; däribland flera av våra närmaste grannländer som Danmark, Finland, Norge, Nederländerna och Storbritannien.

Förslagen tydliggör ansvaret för tillsyn av sjösäkerhets- och arbetsmiljöfrågor. Det är till gagn för såväl Transportstyrelsen som rederierna.

För Transportstyrelsen medför det praktiska införandet av ett svenskt skeppslegoregister vissa kostnader.

Ett skeppslegoregister bedöms kunna bidra till att staten kan förfoga över fler fartyg vid kris- och krigssituationer.

Då inhyrda fartyg kommer att omfattas av sjöfartsstöd bedöms statsbudgeten att påverkas positivt beroende på hur många fartyg som uppfyller kriterierna för stöd.

Promemorians bedömning överensstämmer i stort med regeringens. Promemorian redogör dock inte för konsekvenserna för den svenska beredskapen i kris- och krigssituationer.

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* anser generellt att promemorian brister när det gäller konsekvenser för statliga myndigheter. För Kustbevakningens del avses framför allt vad det får för effekter för myndighetens tillsynsverksamhet. Tillsynen skiljer sig till viss del åt beroende på om ett fartyg är svenskt eller inte. Det är oklart till vilken grad myndigheten påverkas av förslaget då det inte framgår hur många skepp som förväntas flagga in eller ut ur Sverige. *Skatteverket* menar att förslaget kommer att innebära att regelverket för beskattning av sjömän blir mer komplicerat att tillämpa och därför ge merarbete för såväl arbetsgivare som för Skatteverket. *Trafikanalys* anser generellt att promemorians konsekvensanalys är något kort. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen i promemorian inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Bland annat brister det vad gäller information om alternativa lösningar och hur många företag som berörs. *Delegationen för sjöfartsstöd* menar att förslaget skulle öka svenska rederiers affärsmässiga flexibilitet och därmed gynna svenska rederiers konkurrenssituation. Men det förutsätter att ändringar görs i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd så att ett fartyg som registreras i det svenska skeppslegoregistret skulle kunna komma i fråga för sjöfartsstöd. *Näringslivets regel-nämnd* vill lyfta fram att konsekvensutredningen i promemorian hade kunnat kompletteras med exempelvis ytterligare resonemang kring alternativa lösningar för att utreda om ytterligare förenklningar och effektiviseringar hade varit möjliga. *Föreningen Svensk Sjöfart* instämmer i utredarens konsekvensanalys. *Sjöfartens arbetsgivareförbund* instämmer i Föreningen Svensk Sjöfarts remissvar.

Skälen för regeringens bedömning

Konsekvenser för företag

De föreslagna ändringarna bedöms öka den affärsmässiga flexibiliteten och därmed göra det lättare för rederierna att anpassa verksamheten efter marknadens rörelser. Ett rederi kan tillfälligt behöva förstärka kapaciteten

i den egna flottan om efterfrågan på transporter har ökat. Det kan också tillfälligt behöva ersätta ett fartyg på grund av exempelvis reparationsbehov. Besättningen kan då flyttas över till det inhyrda fartyget som fått svensk flagg. Ett rederi kan också föredra att under en längre period hyra ett fartyg framför att köpa detta om konjunkturen är osäker, eller av skattemässiga skäl. En tillfällig skeppslegoregistrering innebär att de krediträttsliga frågorna även fortsättningsvis kommer att styras av bestämmelser i det land där det underliggande registret finns. Lån och säkerheter behöver inte flyttas mellan länderna vilket blir en administrativ och kostnadsmässig vinst för rederierna.

Rättsverkan av att en svensk ägare hyr ut ett obemannat fartyg till en utländsk redare är i dag ofullständigt reglerad. Tillsynsansvaret över fartyget kvarstår formellt sett även om myndigheten många gånger i praktiken tillfälligt överlåter ansvaret till den utländska sjösäkerhetsmyndighet i det land där fartyget flaggas. Denna osäkerhet om vilken myndighet som egentligen har ansvaret och vilka bestämmelser som reglerar arbetsmiljön och sjösäkerheten ombord drabbar också ägare och rederier. Förslagen som rör uthyrning förtydligar därför för alla att förhållandena ombord till alla delar kommer att styras av regleringen i den nya flaggstaten samt att Transportstyrelsens tillsynsansvar över fartyget därmed upphör.

Förslagen bedöms stärka svenska rederiers konkurrenssituation gentemot de länder som redan infört ett skeppslegoregister; däribland flera av våra närmaste grannländer som Danmark, Finland, Norge, Nederländerna och Storbritannien.

Konsekvenser för staten

När det gäller ansvar för tillsynsfrågor kommer förslagen om uthyrning av svenska fartyg, som beskrivs ovan, att förtydliga att förhållandena ombord till alla delar kommer att styras av regleringen i den nya flaggstaten samt att Transportstyrelsens tillsynsansvar över fartyget därmed upphör. Detta gör att Transportstyrelsen (men även den utländska myndigheten) slipper eventuella oklarheter kring dessa frågor. Förtydligandet kan därigenom också bidra till en viss ökad sjösäkerhet och viss förbättrad arbetsmiljö. När det gäller fartyg som hyrs in och registreras i det svenska skeppslegoregistret så övertar Transportstyrelsen tillsynsansvaret då fartyget får svensk flagg.

För Transportstyrelsen innebär det praktiska införandet av ett svenskt skeppslegoregister en engångskostnad på uppskattningsvis 7 miljoner kronor. Därtill kommer en årlig kostnad på i storleksordningen 1 miljon kronor.

I promemorian tas frågan om de inhyrda fartygen ska anses vara berättigade till sjöfartsstöd upp. Sjöfartsstöd kan enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd lämnas för sjömän med ett belopp som motsvarar 99 procent av det skatteavdrag enligt skatteförfarandelagen (2011:1244) som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt 99 procent av kostnaderna för arbetsgivaravgifter enligt 2 kap. socialavgiftslagen (2000:980) och allmän löneavgift enligt 1 § lagen (1994:1920) om allmän löneavgift på dessa inkomster. Då promemorian skrevs (år 2015) var enligt förordningen en förutsättning för stöd att fartyget endast var registrerat i det svenska registret. Utredaren ansåg det inte rimligt att särbehandla den här typen av fartyg

jämfört med övriga svenskflaggade fartyg om villkoren för sjöfartsstöd i övrigt var uppfyllda. Utredaren ansåg att stödförordningen borde anpassas så att även dessa fartyg kunde komma i fråga för sjöfartsstöd. I dag är förutsättningen enligt förordningen att fartyget måste vara registrerat i ett nationellt register i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Under 2024 krediterades 1 418 miljoner kronor på stödmottagarnas skattekonton. Stöd har nästan uteslutande beviljats till fartyg registrerade i det svenska registret. Då inhyrda fartyg kommer att omfattas av sjöfartsstöd kommer statsbudgeten att påverkas beroende på hur många som uppfyller stödkriterierna. Det är svårt att göra en uppskattning av hur många fartyg som kommer registreras i Sverige tack vare de gjorda ändringarna. Nettoeffekten bedöms bli positiv då dessa fartyg i dag är registrerade i andra länder och stödet har en koppling till uteblivna skatteintäkter. Sjöfartsstöd lämnas, som nämnts, till arbetsgivare med ett belopp som motsvarar 99 procent av skatten på sjöinkomst samt 99 procent av arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Den återstående procenten betalar arbetsgivaren in till staten; ett belopp som annars inte hade kommit staten till godo då fartyget var registrerat i ett utländskt fartygsregister. Det kan finnas svenska sjömän som arbetar på utlandsflaggade fartyg och samtidigt är skattskyldiga i Sverige men där fartyget i dag inte omfattas av sjöfartsstöd. Införandet av en skeppslegodel skulle i så fall kunna medföra en kostnad för staten eftersom arbetsgivaren kan få tillbaka 99 procent av inbetalda skatter och sociala avgifter. Antalet sjömän i denna kategori uppskattas till ett fåtal varför nettoeffekten ändå bedöms bli positiv.

Fungerande sjötransporter är en viktig del av den svenska beredskapen. Genom förfogandelagen (1978:262) ges staten vissa möjligheter att tvångsvis förfoga över fartyg i syfte att tillgodose militära behov samt säkerställa folkförsörjningen. Förfogandelagen kan dock i princip endast tillämpas på svenskregistrerade fartyg. Regeringen har bland annat av detta skäl en ambition om att öka antalet svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Den svenskkontrollerade flottan är betydligt större än den svenskregistrerade och utgörs av de fartyg som är registrerade i utländska register men som svenska rederier har ett indirekt ägarinflytande över.

De ändringar som föreslås kan leda till att det blir mer attraktivt för svenska rederier att ha en grundregistrering i det svenska registret i stället för i ett utländskt register och sedan hyra ut det till ett annat land där det registreras i ett skeppslegoregister. Förslagen möjliggör att rederierna under fredstida förhållanden kan konkurrera på den internationella sjöfartsmarknaden men i händelse av krig eller annat krisläge snabbt skulle kunna flagga om till svensk flagg eftersom fartygen redan skulle finnas i det svenska fartygsregistret. Införandet av ett skeppslegoregister kan också leda till att fler fartyg får svensk flagg då ett rederi hyr ett fartyg från ett annat land och registrerar det i skeppslegoregistret. Även om ett fartyg är registrerat i det svenska skeppslegoregistret eller är grundregistrerat i det svenska registret finns det en viss osäkerhet kring om Sverige kan förfoga över det i en kris- eller krigssituation. Var fartyget befinner sig geografiskt och hur det andra landets berörda aktörer agerar är exempel på omständigheter som kan påverka det. En sammantagen bedömning är dock att de

föreslagna ändringarna kommer att bidra till fler svenskregistrerade fartyg även om det är svårt att uppskatta ett närmare antal.

Övrigt

Förslagen bedöms kunna leda till fler svenskregistrerade fartyg vilket i sin tur kan bidra till fler arbetstillfällen för svenska sjömän och fler praktikplatser ombord för svenska sjöfartsstudenter. Förslagen bedöms inte ha någon påverkan på klimatet, miljön, jämställdheten, den kommunala självstyrelsen, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

8 Författningskommentar

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

Inledande bestämmelser

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.

Bestämmelserna i 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, 60, 65 och 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ ska också tillämpas i fråga om

1. arbetstagare som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men inte har befattning ombord, och

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

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

I *första stycket* görs en språklig modernisering.

I *andra stycket*, som är en bestämmelse om lagens tillämpning på andra personer än de som anges i första stycket, utgår den nuvarande hänvisningen till 59 § eftersom den paragrafen upphävs. Stycket omarbetas redaktionellt på så sätt att stycket inleds med uppräkningsen av de aktuella bestämmelserna och de personer som ska omfattas av bestämmelsernas tillämpning anges i två punkter där *första punkten* motsvarar den nuvarande inledande satsen och *andra punkten* motsvarar nuvarande tredje stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 5.3.

Ansvarsbestämmelser

73 § Vid tillämpning av 62, 63, 66–69 och 72 §§ *jämställs* med befälhavare den som trätt i *befälhavarens* ställe.

I paragrafen, som i vissa fall med befälhavare jämställer den som trätt i dennes ställe, utgår hänvisningen till 71 § eftersom den paragrafen upphävs. I övrigt görs två språkliga moderniseringar.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar

Inledande bestämmelser

2 § Som ägare av *en* båt anses även den som

1. innehar *en* båt på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt, *eller*

2. är bosatt i *eller har sitt säte i Sverige och använder en båt som vanligen finns i Sverige.*

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om att vissa personer ska jämföras med ägare.

Paragrafens *första stycke* kompletteras med en ny situation när någon ska jämföras med ägare. Med ägare jämföras den fysiska person som är bosatt i Sverige eller den juridiska person som har sitt säte i Sverige och använder en 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 eller med säte 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 ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Registrering och anteckning av förvärv

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 § sjölagen (1994:1009) *eller enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 f § samma lag,*

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.

Utöver detta ska varje båt som uppfyller förutsättningarna i första stycket 1, 2 eller 3, utom i fråga om skrovs största längd, föras in i fartygsregistrets båtdel om båten används yrkesmässigt

1. till befordran av passagerare och är konstruerad för att föra fler än tolv sådana eller vars skrov har en största längd av minst fem meter,

2. till befordran av gods, till bogsering eller bärgning eller till uthyrning till allmänheten och båten har en största längd av minst fem meter, eller

3. i havet till fiske eller annan fångst eller om den används i sådant syfte i andra vattendrag än havet och båten har en största längd av minst fem meter.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på registrering i fartygsregistrets båtdel för båtar som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål.

Regeringen får, efter överenskommelse med främmande makt, meddela föreskrifter om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i andra stycket 3.

Paragrafen handlar om registreringsplikt för båtar.

I *första stycket* regleras att såväl båtar som används yrkesmässigt på vissa sätt 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 (1994:1009) ändras till att avse 1 f § i samma kapitel och lag eftersom det sakliga innehållet i den paragrafen flyttas dit. Det förtydligas att hänvisningen till 1 f § avser beslut som fattats med stöd av den bestämmelsen.

Andra, tredje och fjärde styckena ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

5 § En båt som *ska* anses som svensk enligt 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) eller enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 f § samma lag, 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 *båtens* 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 innehåller vissa möjligheter att införa båtar i fartygsregistrets båtdel på andra grunder än att registreringsskyldighet föreligger.

Förutom två språkliga moderniseringar ändras den nuvarande hänvisningen till 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen till att avse 1 kap. 1 f § sjölagen eftersom det sakliga innehållet i den bestämmelsen flyttas dit. Det förtydligas att hänvisningen till 1 f § avser beslut som fattats med stöd av den bestämmelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

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

Bestämmelserna i de nuvarande fyra första paragraferna får en ny disposition. I den föreslagna lydelsen inleds lagen med bestämmelserna om innebörden av termerna sjöman och handelsfartyg, följt av bestämmelserna om lagens tillämpning där de materiella tillämpningsbestämmelserna placeras i en paragraf, bemyndigandena till regeringen att meddela föreskrifter om tillämpningen samlas i en paragraf och bemyndigandet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag eller besluta om undantag placeras i en paragraf.

Ordförklaringar

1 § Med *sjöman* avses i denna lag

1. en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid som han eller hon tjänstgör ombord har befattning på fartyget, och

2. den som har befattning ombord på ett fartyg utan att vara arbetstagare.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med ordet ”sjöman”.

Första punkten motsvarar nuvarande 3 § första stycket första meningen, men med den skillnaden att i stället för att hänvisa till sjömanslagen så skrivs den avsedda betydelsen ut i klartext.

Andra punkten motsvarar nuvarande 3 § första stycket andra meningen med det språkliga förtydligandet att med ”ombord” avses ombord på ett fartyg.

2 § Med handelsfartyg avses i denna lag fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handels-sjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med ordet ”handelsfartyg”. Bestämmelsen motsvarar nuvarande 3 § andra stycket.

Lagens tillämpning

3 § Denna lag gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare.

Lagen gäller inte i fråga om fartyg

1. med mindre bruttodräktighet än 20, eller

2. som ägs eller brukas av svenska staten och används för annat ändamål än att transportera gods eller passagerare i allmän trafik.

Paragrafen innehåller bestämmelser om lagens tillämpning.

Första stycket motsvarar nuvarande 1 § första stycket med en språklig ändring i inledningen.

Andra stycket motsvarar nuvarande 2 § första stycket med en redaktionell ändring som innebär en punktindelning där den avgränsning som avser bruttodräktighet placeras i *första punkten* och den avgränsning som avser staten som ägare eller användare placeras i *andra punkten*.

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om

1. att denna lag ska tillämpas även i fråga om andra fartyg än de som anges i

3 § första stycket,

2. undantag från lagens tillämpning för annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal och telegrafister och för isnavigatorer, och

3. vad som ska gälla för personal som undantas enligt 2.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter som utvidgar eller inskränker lagens tillämpningsområde.

Första punkten motsvarar nuvarande 1 § andra stycket.

Andra punkten motsvarar nuvarande 2 § andra stycket första och andra punkterna.

Tredje punkten motsvarar nuvarande 2 § tredje stycket med de ändringar som följer av den nya punktuppställningen.

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

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från lagen. Den ger också regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer en möjlighet att i enskilda fall besluta om sådana undantag.

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 § fjärde stycket med följande ändring. Uttrycket ”inhyrda utländska fartyg” tas bort från bestämmelsen, eftersom sådana fartyg ska betraktas som svenska när de i fråga om skepp har registrerats i fartygsregistrets skeppslegodel och i fråga om båtar som vanligen finns i Sverige och används av en person som är bosatt eller har sitt säte här. Mönstringslagen gäller då automatiskt dessa fartyg. Något bemyndigande avseende inhyrda utländska fartyg behövs inte längre.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

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

1 kap. Om fartyg

Nationalitet

1 a § I andra fall än som avses i 1 § ska ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartyget är infört i *det svenska* fartygsregistrets *skepps-, båt- eller skeppslegodel*.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om ett fartyg ska anses som svenskt om det är registrerat i vissa delar av fartygsregistret.

Paragrafen kompletteras så att även ett fartyg som införts i fartygsregistrets skeppslegodel ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Bestämmelser om fartygsregistret och dess olika delar finns i 2 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

1 b § *Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om att 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 upplåtelseiden, om*

- 1. skeppets ägare ansöker om det,*
- 2. skeppets drift står under ett avgörande svenskt inflytande, och*
- 3. den ordning för registrering av skepp som gäller i det andra landet inte hindrar att skeppet registreras i fartygsregistrets skeppslegodel.*

I fråga om skepp som omfattas av ett medgivande enligt första stycket och i fråga om arbete ombord på skeppet, 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 och 25–28 §§ och 3 kap. 1–35 §§ denna lag.

I paragrafen ges den myndighet som regeringen bestämmer en möjlighet att i enskilda fall besluta om att medge att ett inhyrt utländskt skepp ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg under den tid som skeppet är inhyrt.

Förutsättningarna för ett sådant medgivande anges i *första stycket*. Bestämmelsen ändras på så sätt att den numera tar sikte på situationen att ett utländskt skepp, i huvudsak obemannat, upplåts med nyttjanderätt (skeppslega). Ett sådant skepp kan efter ansökan av skeppets ägare hos den myndighet som regeringen bestämmer medges rätt att föra svensk flagg.

Det förekommer vid skeppslegoavtal att befälhavaren ombord är och fortsatt ska vara anställd av ägaren. Orsaken till detta kan vara att den

utländska flaggstaten (den stat där det utländska skeppet har sin grundregistrering) kräver att befälhavaren ska vara medborgare i den staten. Den omständigheten förtar emellertid inte avtalets karaktär av skeppslegoavtal. Lagtexten tar höjd för sådana och andra liknande eventualiteter genom uttrycket ”i huvudsak obemannat”, vilket förstås inte heller utgör ett hinder mot att fartyget hyrs helt obemannat.

För ett medgivande krävs att fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande, dvs. den avgörande ledningen av och kontrollen över driften av skeppet. Vidare måste sökanden kunna visa att en registrering i det svenska fartygsregistret inte hindras i det andra landet. Det krävs inget inhämtande av ett i förväg inhämtat formligt beslut om godkännande från den utländska registermyndigheten utan bara att det kan visas att registrering i Sverige inte hindras av den ordning för registrering av skepp som tillämpas i det andra landet.

Frågor om hur lång tid ett medgivande kan gälla, om att förena ett medgivande med villkor och om återkallelse av ett medgivande regleras i 1 d §.

Av *andra stycket* följer att skeppet efter det att medgivande lämnats ska betraktas som svenskt och att svensk rätt som huvudregel tillämpas i fråga om detta. De bestämmelser i sjölagen som avser inskrivning av äganderätt, in-teckning och panträttsupplåtelse ska dock inte tillämpas. I och med att skeppet under upplåtelseiden fortsatt kommer att vara registrerat av äga-ren i ett utländskt fartygsregister ska kreditfrågorna hanteras av den statens lagstiftning. När fartyget är registrerat i fartygsregistrets skeppslegodel är det således inte möjligt att genom det svenska fartygsregistret få in-teckning i skeppet eller att upplåta panträtt i det. Inte heller kan nyttjande-rättshavaren skriva in nyttjanderätten i det svenska registret och få sak-rättsligt skydd för nyttjanderätten.

Beslutet kan överklagas enligt 1 kap. 1 i §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.2.

1 c § Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om att medge att ett svenskt skepp som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) till en fysisk eller juridisk person med hemvist utomlands (utländsk nyttjanderättshavare) under upplåtelseiden ska anses ha en annan nationalitet, om

- 1. skeppets ägare ansöker om det,*
- 2. den utländska nyttjanderättshavaren övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift, och*
- 3. det kan anses förenligt med Sveriges internationella åtaganden.*

Ett skepp som omfattas av ett medgivande enligt första stycket ska under upp-låtelseiden dock anses vara svenskt i fråga om registrering, inskrivning av ägan-derätt, in-teckning och upplåtelse av panträtt enligt 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§ denna lag.

I paragrafen, som är ny, ges den myndighet som regeringen bestämmer en möjlighet att i enskilda fall besluta om att medge att ett svenskt skepp som upplåts i huvudsak obemannat med nyttjanderätt till en fysisk eller juridisk person med hemvist i utlandet kan ges annan nationalitet under upplåtelse-tiden. En förutsättning för medgivande enligt paragrafens *första stycke* är att skeppets ägare ansöker om det och att nyttjanderättshavaren övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift, dvs. den avgörande ledningen av och kontrollen över driften av skeppet.

För ett medgivande krävs också att det är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. En flaggstat har enligt artikel 94 i 1982 års havsrättskonvention (Unclos) en förpliktelse att utöva jurisdiktion och kontroll över fartyg med avseende på administrativa, tekniska och sociala frågor. Det finns 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 Internationella sjösäkerhetskonventionen (International Convention on Safety of Life at Sea – Solas), Sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention – MLC) och 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 uthyrning till länder som inte kan förväntas upprätthålla dessa bestämmelser.

Vägledning i dessa frågor bör kunna hämtas från den statistik som tagits fram genom det internationella samarbetet mellan sjöfartsadministratio- nerna inom ramen för Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU). Ett medgivande bör inte tillåtas till fartygsregister som finns i den så kallade svarta listan. Det kan även finnas andra skäl till att ett medgivande inte bör lämnas. Ett sådant kan vara att uthyrningen förväntas ske till ett land eller en fysisk eller juridisk person som är föremål för 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.

Frågor om hur lång tid ett medgivande får gälla, om att förena ett medgivande med villkor och om återkallelse av ett medgivande regleras i 1 d §.

Skeppet kommer fortsatt att vara registrerat i det svenska fartygsregistrets skeppsdelen, men det betraktas enligt *andra stycket* inte som svenskt under upplåtelse tiden med undantag för frågor om registrering, inskrivning av äganderätt, inteckning och pantsättning i 2 kap. och 3 kap. 1–35 §§.

Beslutet kan överklagas enligt 1 kap. 1 i §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.3.

1 d § Ett medgivande enligt 1 b eller 1 c §

1. får förenas med villkor,

2. ska vara tidsbegränsat till högst fem år men får förlängas med högst fem år i taget, och

3. ska återkallas om förutsättningarna eller villkoren för medgivandet inte längre är uppfyllda.

Paragrafen, som är ny, innehåller regler om att ett medgivande kan förenas med villkor, hur lång tid ett medgivande kan lämnas och återkallelse. Paragrafen är gemensam för 1 b och 1 c §§.

Ett medgivande får enligt *första punkten* förenas med villkor och det får enligt *andra punkten* lämnas för en period om högst fem år. Att medgivandet under alla förhållanden inte får lämnas för längre tid än upplåtelse- tiden framgår av att medgivandet i 1 b och 1 c §§ är knutet till just den tiden. Medgivandet kan vidare förlängas dock högst fem år i taget.

Om förutsättningarna eller villkoren under upplåtelseiden inte längre är uppfyllda ska medgivandet enligt *tredje punkten* återkallas. När det gäller fall som avses i 1 b § kan det t.ex. framkomma att det avgörande inflytandet över fartygets drift inte längre är svenskt, t.ex. för att skeppslegoavtalet hävs, eller att det andra landet av någon anledning tar tillbaka tillsynsansvaret över skeppet. När det gäller fall som avses i 1 c § kan det t.ex. vara aktuellt att återkalla medgivandet om det utländska fartygsregister som fartyget är flaggat i hamnar på Paris MOU:s svarta lista eller den utländska sjöfartsadministrationen av någon annan anledning inte längre kan sägas utöva en fullgod tillsyn över fartyget. Ett tecken på det sistnämnda kan vara att fartyget vid upprepade tillfällen beläggs med nyttjandeförbud på grund av brister i sjösäkerheten eller arbetsmiljön ombord.

Beslut om villkor och tidsbegränsning men också beslut om återkallelse kan överklagas enligt 1 kap. 1 i §.

Övervägandena finns i 5.2 och 5.3.

1 e § *Ett medgivande enligt 1 b § upphör att gälla om skeppets ägare begär att skeppet ska avregistreras från fartygsregistrets skeppslegodel.*

Paragrafen, som är ny, anger att ett medgivande upphör att gälla om skeppets ägare begär att skeppet ska avregistreras.

Om skeppets ägare vill avregistrera skeppet från fartygsregistrets skeppslegodel redan innan tiden för medgivandet löpt kan denne göra det enligt 2 kap. 6 §. I så fall ska medgivandet enligt 1 b § upphöra att gälla eftersom det annars fortfarande medför registreringsplikt enligt 2 kap. 1 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

1 f § *Den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om att medge att ett annat fartyg än som avses i 1, 1 a eller 1 b § ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartygets ägare ansöker om det och*

1. *fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande, eller*
2. *ägaren har fast hemvist i Sverige.*

Paragrafen är ny men det sakliga innehållet motsvarar nuvarande 1 b § första stycket. I sak innefattar bestämmelsen en generell möjlighet för den myndighet som regeringen bestämmer att i enskilda fall besluta om att medge att även andra fartyg än de som avses i 1, 1 a och 1 b §§ ska vara berättigade att föra svensk flagg.

Beslutet kan överklagas enligt 1 kap. 1 i §.

Övervägandena finns i 5.2.

1 g § *Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Föreskrifterna får avse vad som ska gälla för sådana handlingar och får innebära förbud mot att ett registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.*

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar.

Paragrafens sakliga innehåll motsvarar delvis nuvarande 1 b § andra stycket. Genom att placeras i en egen paragraf kommer bemyndigandet att omfatta föreskrifter om nationalitetshandlingar i allmänhet och inte bara i

sådana sammanhang som anges i den nuvarande lydelsen av 1 b § utan även vid skeppslega.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

1 h § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökningar enligt 1 b, 1 c och 1 f §§.*

Paragrafen, som är ny, innehåller ett avgiftsbemyndigande.

Paragrafens sakliga innehåll motsvarar delvis nuvarande 1 b § tredje stycket. Av den justerade lydelsen framgår att bemyndigandet inte bara omfattar avgifter för sådana dispenser som anges i den nuvarande lydelsen av 1 b § utan vid medgivande enligt 1 b, 1 c och 1 f §§.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

1 i § *Beslut enligt 1 b–1 d och 1 f §§ denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen, som är ny, anger vissa förvaltningsbeslut som får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

De beslut som enligt *första stycket* får överklagas är till att börja med sådana beslut om medgivande som avses i 1 b §, 1 c § och 1 f §. Även de förhållanden som tas upp i 1 d § får överklagas. Det är alltså möjligt att överklaga ett villkors närmare utformning eller beslutets tidsbegränsning. Det är också möjligt att överklaga ett beslut om återkallelse. I *andra stycket* anges att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Fartygsregistret

2 § Fartyg, vars skrov har en största längd som överstiger 24 meter, betecknas skepp. Andra 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,
3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige, och
4. en skeppslegodel som innehåller uppgifter om skepp som ska anses vara svenska enligt medgivanden med stöd av 1 b §.

Paragrafen reglerar vilka fartyg som ska anses utgöra skepp respektive båtar men även vilka olika delar fartygsregistret ska bestå av.

Paragrafens *första stycke* ändras inte. I det *andra stycket* läggs en ny *fjärde punkt* till. Enligt denna ska fartygsregistret även innehålla en skeppslegodel i vilken uppgifter om skepp för vilka medgivande lämnats enligt 1 b § ska finnas. Dessa fartyg ska alltså kunna separeras från fartyg i fartygsregistrets skeppsdel. Dessa i grunden utländska fartyg kommer i de allra flesta fall endast under en begränsad tid (upplåtelseiden) vara registrerade i det svenska fartygsregistret. Vidare är dessa fartyg inte är

avsedda att vara föremål för inskrivning av äganderätt, inteckning och panträttsupplåtelse.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

6 § Ett skepp som förs in i fartygsregistrets *skepps- eller skeppslegodel* ska ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Ett namn som är ägnat att väcka anstöt får dock inte registreras.

Registermyndigheten får besluta att förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Paragrafen innehåller bestämmelser om skeppsnamn och införande av sådana i fartygsregistrets skeppsdel. Ändringen i *första stycket* innebär att även skepp som införs i fartygsregistrets skeppslegodel ska ha ett namn som bestäms av ägaren och inte får väcka anstöt. *Andra stycket* ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

8 § Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets skepps-, *båt- eller skeppslegodel* ska ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering ska såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

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.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tilldelande av igenkänningssignaler. I paragrafens *första stycke* läggs till att även fartyg som förs in i fartygsregistrets skeppslegodel ska tilldelas en igenkänningssignal. *Andra stycket* ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

Registrering

1 § Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller *enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 f §* 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.

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 som ska anses vara svenskt enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 b § ska vara infört i fartygsregistrets skeppslegodel.

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.

I *första stycket* ändras den nuvarande hänvisningen till 1 kap. 1 b § till följd av att den bestämmelsen nu flyttas till 1 kap. 1 f §. Det tydliggörs att den hänvisningen avser att ett skepp kan anses som svenskt enligt ett medgivande som beslutats med stöd av 1 kap. 1 f §.

Andra, tredje och fjärde stycket ändras inte.

I paragrafens *femte stycke*, som är nytt, föreskrivs att skepp som ska anses vara svenskt enligt ett medgivande med stöd av 1 kap. 1 b § ska föras in i fartygsregistrets skeppslegodel. Det blir härigenom möjligt att skilja på de skepp i vilka upplåtelse av panträtt kan göras och de inhyrda skepp i vilka panträttsupplåtelse inte kan ske genom det svenska fartygsregistret. För det fall skeppslegoavtalet hävs efter det att medgivande beslutats men innan en registrering hunnit göras, så finns inte längre förutsättningar för medgivandet och det ska återkallas. Det finns då inte heller någon registreringsplikt.

Det *sjätte stycket* motsvarar det tidigare femte stycket och ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Avregistrering

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 femte 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 fartygsregistrets 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, *ansvarar både* den tidigare ägaren och förvärvaren för att *en* anmälan görs.

I paragrafen anges förutsättningarna för att ett skepp ska avregistreras.

I *första stycket fjärde punkten* införs en hänvisning till det nya femte stycket i 1 §. Det medför att när förutsättningarna för medgivande inte länge är uppfyllda, t.ex. för att upplåtelseiden upphört, ska skeppet avregistreras ur fartygsregistrets skeppslegodel. Skeppet förlorar därmed rätten att föra svensk flagg och det svenska tillsynsansvaret 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 upplåtelseiden. Ett exempel på en sådan situation kan vara att skeppslegoavtalet 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.

I *andra* och *tredje stycket* görs en språklig modernisering.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet

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 föreskrifter om skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerade skeppsbyggen att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet.

Paragrafen anger vilka ärenden som är registerärenden samt hur dessa ska hanteras.

I paragrafens *första stycke 4* införs en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel. Detta innebär att även andra förhållanden än de som nämns i föregående punkter också kan införas där. En ny registrering eller en avregistrering i fartygsregistrets skeppslegodel faller under första punkten. Däremot kan det finnas behov av att införa även andra uppgifter än själva registreringen av skeppet i skeppslegodelen, t.ex. byte av namn eller ändring av skeppets hemort. Även införingen av sådana uppgifter ska anses utgöra registerärenden och handläggas som sådana.

De *andra* och *tredje styckena* ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

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.

Paragrafen innehåller bl.a. vissa grunder för avslag. Ändringen innebär endast att det nuvarande tredje stycket tas bort eftersom den möjlighet till förbehåll om skeppsnamn som det hänför sig till slopades den 1 februari 2018.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

28 § I fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,

4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge *ska* säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp *ska* säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,

5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har förfallit av annan anledning,

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §,

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge *ska* avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands, *eller*

8. *beslut om medgivande att skepp ska anses ha en annan nationalitet har meddelats med stöd av 1 kap. 1 c § och för vilken tid medgivandet gäller.*

Om det i en annan författning är föreskrivet att ett visst förhållande *ska* antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel, *ska* detta gälla.

En anteckning i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel *ska* föras över till fartygsregistrets skeppsdelen, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning *ska* avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

Paragrafen anger ett antal olika förhållanden som *ska* antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppslegodel.

I första stycket införs en ny punkt 8 om att det i fartygsregistret *ska* antecknas att beslut om medgivande att skepp *ska* anses ha en annan nationalitet med stöd av 1 kap. 1 c § har meddelats. Anteckningen *ska* ske i skeppsdelen eftersom det uthyrda skeppet redan finns registrerat där. Det *ska* också antecknas den tid som medgivandet gäller för.

I övrigt görs endast några språkliga moderniseringar.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

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, eller till följd av något tekniskt fel, *ska* införingen rättas. I fråga om personuppgifter gäller detta i stället för rätten till rättelse enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

Om rättelsen kan 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 *det görs en rättelse* *ska* registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om *denne* 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.

Ett 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 lämna in den för detta ändamål. Ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får förenas med vite.

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om rättelse av uppgifter i fartygsregistret.

I *första* och *andra stycket* införs en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel i syfte att möjliggöra rättelser av uppgifter i denna del. Även i *fjärde stycket* införs en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel. I övrigt görs endast några språkliga moderniseringar.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

29 a § Rätten till begränsning av behandling av personuppgifter enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 gäller inte i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets skepps-, *skeppsbyggnads-* eller *skeppslegodel*.

Paragrafen innehåller bestämmelser om behandling av personuppgifter i fartygsregistret. Det införs en hänvisning till fartygsregistrets skeppslegodel i syfte att likställa denna del i personuppgiftshänseende med skepps- och skeppsbyggnadsdelen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

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 igenkännings-signal 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 självant 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 utrust-

ning följs. Dessa myndigheter har, liksom registermyndigheten, för detta ändamål rätt till tillträde till pråm eller flytande utrustning. De ska underätta registermyndigheten om försummelser att följa bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

Förslag till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare

Bilaga 1

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.

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.

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

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).

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 arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande 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 underätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen 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 gälla även sjöman på utländskt fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

¹ Senaste lydelse 1975:739.

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

Lag (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Föreslagen lydelse

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.

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

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.

4 §¹

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 §

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

andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler båten för registrering.

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

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.

Bilaga 1

5 §²

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.

² Senaste lydelse 2001:379.

Förslag till lag om ändring i mönstringsslagen (1983:929)

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

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.

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

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.

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

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

Bilaga 1

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.

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 §¹

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

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 upplåtelsestiden, 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 föresta 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 upplåtelseiden ges en annan nationalitet förutsatt att den fysiska eller juridiska personen övertar det avgörande inflytandet över skeppets drift. Under upplåtelseiden 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.

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 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.

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.

6 §³

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.*

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

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.

² Senaste lydelse 2001:384.

³ Senaste lydelse 2001:384.

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 §⁴

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.

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.

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*

2 kap.

1 §⁵

Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § *eller 1 b § första stycket* 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

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

⁴ Senaste lydelse 2001:384

⁵ Senaste lydelse 2012:353

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.

5 §⁶

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 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 §⁷

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 *skall* avregistreras om det som skepp förs över till fartygssregistrets skeppsdelen 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.

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 skeppsdelen 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 §⁸

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,

2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,

2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,

⁷ Senaste lydelse 2001:384.

⁸ Senaste lydelse 2001:384.

3. inteckning i skepp eller skeppsbygge,

4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och

5. annan införel i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

3. inteckning i skepp eller skeppsbygge, och

4. annan införel 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 registerförel.

24 §⁹

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 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 skeppsdelen *skall* avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §.

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 skeppsdelen *ska* avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits.

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 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.

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 *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.

¹⁰ Senaste lydelse 2001:384.

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 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.

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.

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- eller skeppsbyggnadsdel.

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.

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

25 §

Om det inte finns något hinder enligt 24 §, *skall* 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.

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.

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 §¹²

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 *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.

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 sjö-

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.

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 sjö-

¹² Senaste lydelse 1996:268.

förklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *Sjöfartsverket* årligen upprättat för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *skall* 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 inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *skall* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkursstillstånd 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.

förklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* årligen upprättat 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 konkursstillstånd 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 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 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.

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 §¹³

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp 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.

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.

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.

¹³ Senaste lydelse 1995:1081.

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.

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi Bilaga 1

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.

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 §¹

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 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.

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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

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

Bilaga 1

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.

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.

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.

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.

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

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.

¹ Senaste lydelse 2013:986.

² Senaste lydelse 2013:986.

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 §³

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 §⁴

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 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 §⁵

För ett fartyg som har en *brutto-dräktighet* 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.

³ Senaste lydelse 2013:986.

⁴ Senaste lydelse 2013:986.

⁵ Senaste lydelse 2008:378.

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

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.

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.

-
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.

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

Bilaga 1

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.

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Hovrätten över Skåne och Blekinge, Stockholms tingsrätt, Förvaltningsrätten i Linköping, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Tullverket, Skatteverket, Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Datainspektionen, Bolagsverket, Tillväxtverket, Regelrådet, Svenska Skeppshypotek, Delegationen för sjöfartsstöd, Göteborgs universitet, Chalmers tekniska högskola, Kungliga tekniska högskolan, Sveriges lantbruksuniversitet, Näringslivets regelnämnd, Skärgårdsredarna, Svensk Sjöfart, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen, Svenska Bankföreningen, Sveriges advokatsamfund, Svensk Försäkring, Sveriges Dispaschör, Svenska Sjörättföreningen, Sweboat, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Nämnden för båtlivsutbildning, Sveriges Fiskares Riksförbund, Skärgårdsstiftelsen, Skärgårdarnas Riksförbund och Ressel Rederi AB.

Sveriges lantbruksuniversitet har avstått från att yttra sig.

Därutöver har följande remissinstanser getts tillfälle att yttra sig, men inte avhört: Linnéuniversitetet, SEKO sjöfolk, Sjöfartsforum, Transportföretagen, Sveriges Skeppsmäklareförening, The Swedish Club, Swedish Pelagic Federation och Sveriges Segelfartygsförening.