



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

1 / 1

Juridiska institutionen  
BOX 650  
405 30 GÖTEBORG

2025-09-10 dnr GU 2025/2467

Justitiedepartementet  
Ju2023/02582

### Remissvar avseende – Effektivisering av handläggningen i fartygsregistret

– I anledning av Transportstyrelsens Framställan om ändring i sjölag m m (TSS 2023-4294)

Transportstyrelsens ”Framställan om ändring i sjölag m.m.” avser ändringar av författning för att åstadkomma effektivisering av handläggningen i fartygsregistret. Förslagen förefaller genomtänkta och konsekventa. Att en myndighet får mandat att bedöma och avgöra vilka ärendetyper som ansökningar och anmälningar kan ges in elektroniskt verkar vara att lämna bedömningen till de som bäst kan bedöma behoven (Framställan s 34). Givet sedvanlig och återkommande revision av verksamheten utifrån kartläggning av tillkommande risker **o likn** förefaller förslaget vettigt. Som remissinstans har Gothenburg Center of Commercial and Maritime Law inget att invända mot författningsförändringarna. De förefaller ha den potential till effektivisering som Transportstyrelsen pekar ut och det förefaller sannolikt att de inte ställer till med svårigheter.

Ett par anmärkningar:

1) Centret har noterat att Transportstyrelsen bemödat sig med att göra viss allmän översyn av författningarna. Transportstyrelsen föreslår också författningstext som följer den modell som lagstiftaren sedan några decennier tillbaka använt för att reglera form för kommunikation och dokumenthantering. Lagstiftaren har valt termer som ”pappersform” och ”elektroniskt dokument” och Transportstyrelsens följer denna modell. Sett till författningstexten innebär modellen att pappersform framstår som huvudregel och elektronisk form som undantag. Givet de dominans för elektronisk form som vi alla kan se i nutida kommunikation framstår detta som udda. Författningstexten hade blivit smidigare om den istället ställt upp rekvisitet skriftlig form. Att lagstiftaren en gång valde en annan linje synes bero på att ”skriftlig” traditionellt sett avsett pappersform. Lagstiftaren ansåg att ”skriftligen” därmed avsåg pappersform och att det därför var bättre att föreskrivs just ”pappersform” men därtill stadga att regeringen eller annan myndighet får föreskriva undantag för elektronisk form. (Prop. 2005/06:28 s 65.) En relevant fråga är om detta, åtminstone numera, bör ses som ett vettigt val. Frågan kan förvisso besvaras med att det är en smaksak, dvs en fråga om stil i författningsformuleringarna, men, en underliggande materiell aspekt är säkerhet i systemen. När Transportstyrelsen pekar på att internationella aktörer behöver kunna använda pappersform stämmer det principiellt sett till efter-

tanke kring just säkerhet. (Framställan s 33) Transportstyrelsen har dock antagligen en bättre bild än alla andra av huruvida pappersformen leder till större risker än den elektroniska formen. Så länge riskerna bedöms som någorlunda lika och målet är att tillåta båda formerna blir frågan främst en fråga om stil.

2) Transportstyrelsen menar att ”det sakrättsliga skyddet” kommer att erhållas från samma inskrivningsdag trots att de föreslår att inskrivningsdagen ska förlängas. (Framställan s 41) Att klumpa ihop de olika fall och omständigheter som kan bli aktuella i sakrättsliga avseenden är inte sällan en aning riskabelt. Vad gäller borgenärsskyddet synes den föreslagna författningsförändringen dock inte leda till någon förändring givet att SjöL 2:9 stadgar utgången av den inskrivningsdag då ansökan gjorts som den avgörande tidpunkten. Beträffande obehöriga förfoganden och dubbelförfoganden, Sjölagen 2:10, 3:9, blir det knappast heller någon skillnad givet att Transportstyrelsen följer regleringen om dagbok över registerärendena och använder informationen i denna om någon frågar om fartygets registerstatus.

Gothenburg Center for Commercial and Maritime Law, Juridiska institutionen HGU

Claes Martinson, professor i Civilrätt, Innehavare av Torsten Petterssons professur i Sjö rätt och annan transporträtt