

Lagrådsremiss

Regelförenkling för sjöfarten

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 18 maj 2017

Anna Johansson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås vissa lagändringar i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen. Det föreslås att registreringen av mindre skepp förenklas. Detta åstadkoms genom att storleksmåten för indelningen av fartyg i skepp och båtar ändras. Valet av storleksmått innebär i vissa avseenden en anpassning till de nya storleksmått som nyligen antagits av riksdagen beträffande vissa sjösäkerhetskravkrav, t.ex. krav på s.k. fartcertifikat (se prop. 2016/17:135). Det föreslås också att det införs en möjlighet till villkorad registrering i fartygsregistret i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet. Det föreslås vidare att rätten till skeppsnamn avvecklas.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2018.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.	4
2.2	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	11
3	Ärendet och dess beredning	12
4	Bakgrund.....	13
5	Villkorad registrering och skeppsnamn	14
5.1	Villkorad registrering	14
5.2	Rätten till skeppsnamn avvecklas.....	16
6	Mindre skepp och båtar.....	19
6.1	Lagstiftningsbehovet	19
6.2	Definitionen av skepp ändras	23
7	Ikraftträdande.....	32
7.1	Tiden för ikraftträdandet	32
7.2	Övergångsbestämmelser.....	33
8	Konsekvenser.....	36
8.1	Det allmänna	36
8.1.1	Allmänt.....	36
8.1.2	Myndigheterna.....	36
8.1.3	Övriga allmänna effekter	37
8.2	Näringen.....	37
8.2.1	Rederier, fritidsbåtsbranschen, banker	37
8.3	Enskilda.....	37
8.4	Konsekvenser av att förslagen inte genomförs.....	38
9	Författningskommentar.....	39
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.	39
9.2	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	40
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	42
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	43
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser.....	75

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
3. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagtext

2.1 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 4 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

Lag (1979:377) om registrering av båtar

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

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

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2001:379.

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.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2018.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)¹ dels att 2 kap. 5 § ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 2 och 6 §§ och 2 kap. 15, 24 och 25 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap

2 §²

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

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 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

2. en båtdel som innehåller uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar,

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

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.

Registermyndigheten får besluta att förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn. Ett

¹ Senaste lydelse av 2 kap. 5 § 2001:384.

² Senaste lydelse 2001:384.

³ Senaste lydelse 2001:384. Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket upphävs.

kraven i första stycket. I föreläggandet får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.

beslut om föreläggande får förenas med vite.

2 kap. 15 §⁴

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
 2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
 3. in-teckning i skepp eller skeppsbygge,
 4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och
 5. annan införing i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.
3. in-teckning 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.

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

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

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 § meddela ytterligare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet.

⁴ Senaste lydelse 2001:384.

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 skeppsdel *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 skeppsdel *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 *det landet* eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras *i Sverige*. 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

⁵ Senaste lydelse 2001:384.

⁶ Senaste lydelse 2001:384.

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 det 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.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2018.
 2. Båtar som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska överföras till fartygsregistrets båtdel.
 3. Vad som sägs i punkt 2 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.
 4. Så länge en båt till följd av punkt 3 fortfarande är upptagen i fartygsregistrets skeppsdel ska den fortsatt behandlas som ett skepp. Nya inteckningar får dock inte beviljas.
 5. Ett skeppsbygge som ska bli ett fartyg med en största skrovlängd som inte överstiger 24 meter och som vid ikraftträdandet är registrerat i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel ska inte avföras ur det registret på grund av sin skrovlängd och ska fortsatt behandlas som ett skeppsbygge. Om en inteckning gäller, söks eller beviljas i ett sådant skeppsbygge tillämpas bestämmelserna om registrering i fartygsregistrets skeppsdel. Om båten registreras i fartygsregistrets skeppsdel, ska även en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över dit.

6. Upphör en båt som avses i punkt 5 att besväras av inteckning, ska fartyget omedelbart överföras till fartygsregistrets båtdel. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

7. En båt som till följd av punkten 5 är upptagen i fartygsregistrets skeppsdel ska fortsatt behandlas som ett skepp. Nya inteckningar får dock inte beviljas.

8. Sådan överföring som avses i punkt 2, 3 och 6 får fram till och med den 1 februari 2020 genomföras utan beaktande av reglerna om inskrivningsdagar.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2018.

3 Ärendet och dess beredning

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

Utredningen redovisades den 1 juli 2015 i form av en promemoria med titeln Regelförenklingar för sjöfarten. Därefter remitterades promemorian. Denna lagrådsremiss tar bara upp vissa delar av promemorians förslag (avsnitt 3.3, del av 4.3, 5 och 10). Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr 2013/05746/MRT).

Promemorians förslag i fråga om 3 kap. 1 och 4 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) tas inte heller upp i denna lagrådsremiss trots att de har en viss koppling till remissens övriga förslag. Skälet till detta är att de redan tagits upp i propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135).

4 Bakgrund

I syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft antog den dåvarande regeringen den 17 januari 2013 en handlingsplan för den svenska sjöfartsnäringen (dnr N2013/00342/TE). I planen uttalas att den svenska sjöfartsnäringen är av stor betydelse för landet. Ändamålsenliga sjötransporter är viktiga för den svenska exportindustrin och den svenska utrikeshandeln. Sjöfartsnäringen utgör även en betydelsefull del av det s.k. maritima klustret. Utveckling och tillverkning av utrustning till fartyg samt driften av hamnar och terminaler kräver erfarenhet från arbete till sjöss. Existensen av en svensk handelsflotta är också av betydelse för Sveriges möjligheter att fortsatt kunna påverka och vara pådrivande i sjöfartsfrågor på internationell nivå, särskilt i miljö- och säkerhetsfrågor.

Handlingsplanen innehåller en rad förslag till företagsfrämjande och transportpolitiska åtgärder i syfte att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Det har bland annat resulterat i att sjöfartsstödet utvidgats till att omfatta fler fartygskategorier. Vidare infördes ett tonnageskattesystem den 1 januari 2017 genom att propositionen Ett svenskt tonnageskattesystem (prop. 2015/16:127) antogs av riksdagen den 28 september 2016. Inom ramen för ett projekt inom Transportstyrelsen tas nya nationella föreskrifter fram och ett nytt tillsynssystem genomförs. Föreskrifterna bygger på funktionsbaserade krav och syftar till att förenkla för den nationella sjöfartsbranschen och skapa utrymme för ny teknik och innovation. Tillsynssystemet bygger på delegering och egenkontroll, där branschen själv tar ett större ansvar för tillsynen av svenska fartyg. Lagändringar som behövs för detta tas upp i propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135).

Andra delar av handlingsplanen behandlas i promemorian Regelförenkling för sjöfarten och tas upp i denna lagrådsremiss. I handlingsplanen anges t.ex. att det finns ett behov av att förenkla vissa bestämmelser i anslutning till fartygsregistret i syfte att förbättra företagsklimatet inom sjöfartsnäringen. Förenklingen tar sikte på olika delar av sjöfartsnäringen. Beträffande de rederier som bedriver storsjöfart är det fråga om att underlätta in- och utflaggning av skepp i samband med köp och försäljningar av dessa. I fråga om de mindre rederierna, fritidsbåtföretagen och fiskerinäringen gör sig andra behov av förenkling gällande. Här finns ett behov av att förenkla registreringen av mindre skepp i syfte att underlätta framför allt administrationen för de mindre skärgårdsrederierna samt för tillverkare och säljare av fritidsbåtar. Även andra näringar som exempelvis banknäringen berörs av sådana regelförenklingar eftersom registreringen av såväl skepp som båtar är nära kopplad till finansieringen av dessa.

5 Villkorad registrering och skeppsnamn

5.1 Villkorad registrering

Regeringens förslag: En möjlighet till villkorad registrering ska införas i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet till det svenska fartygsregistret. På ansökan ska därför 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 ska inte medföra någon rätt till inskrivning av äganderätten eller in-teckningar. En villkorad registrering ska särskilt antecknas i fartygsregistrets skeppsdel. Har fartyget inte slutgiltigt avregistrerats i det utländska registret när den utsatta tiden löper ut ska den villkorade registreringen förfalla. Detta ska också gälla i fråga om villkorad registrering i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella och språkliga ändringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller erinrar inte mot förslaget men flera lämnar också synpunkter i sak. *Transportstyrelsen* framhåller att förslaget inte anger om det ska vara möjligt att beviljas villkorad registrering flera gånger för samma skepp och i så fall med vilket tidsmellanrum. Styrelsen reser också frågan om det av författning bör framgå att dessa fartyg får svensk nationalitet och att styrelsen övertar tillsynsansvaret. *Svensk Sjöfart* tillstyrker förslaget om villkorad registrering då det underlättar överföringen av ett fartyg från ett utländskt fartygsregister till det svenska. *Advokatsamfundet* framhåller att vid köp och försäljning av fartyg för kommersiell drift används i princip uteslutande standardkontraktet Norwegian Saleform enligt vilket säljaren har maximalt fyra veckor på sig att överlämna ett dokument till köparen med bevis om slutlig avregistrering från säljarens fartygsregister. Förslagets maximala tid på en månad bör därför behållas. *Svenska Kryssarklubben* anser att temporära registreringar för fritidsfartyg torde underlätta vid försäljning och köp av fritidsfartyg. *Ressel Rederi AB* är i huvudsak positiva till förslaget om villkorad registrering men har farhågor angående ökade administrativa kostnader i förhållande till Transportstyrelsen då erfarenheterna kring inflaggning är begränsade.

Skälen för regeringens förslag: Ett praktiskt problem vid förvärv av skepp från utlandet är att skeppet inte kan registreras i det svenska fartygsregistret så länge det inte slutgiltigt avregistrerats i det utländska registret, se 2 kap. 25 § sjölagen (1994:1009). Ibland kräver det utländska fartygsregistret ett bevis om att registrering skett i det svenska registret för att kunna besluta om en slutgiltig avregistrering av skeppet. Köparen och säljaren riskerar här att försättas i en situation där överföringen av skeppet mellan registren omöjliggörs. Ett sätt att lösa detta problem är att i sjölagen införa en möjlighet till villkorad registrering för viss tid. En sådan ordning finns i länder som exempelvis Australien, Bermuda, Cypern, Danmark, Malta, Singapore och Storbritannien. Tiden

för en villkorad registrering varierar mellan olika länder. I exempelvis Bermuda kan skeppet vara villkorligt registrerat upp till sex månader. I Storbritannien är tiden satt till högst tre månader.

Skeppet bör kunna vara villkorligt registrerat i det svenska fartygsregistret under en tidsperiod om maximalt en månad. Tidsperioden överensstämmer med den tid förvärvaren av ett registreringspliktigt skepp har till förfogande för att registrera skeppet i det svenska fartygsregistret enligt 2 kap. 2 § första stycket sjölagen. Den överensstämmer även med den tid som *Advokatsamfundet* har förordat med hänvisning till standardkontrakt på området. Det innebär att förvärvaren i praktiken har en månad på sig att se till att skeppet slutgiltigt avregistreras i det utländska fartygsregistret. Avregistreras inte skeppet inom den tiden förfaller den villkorade registreringen i det svenska fartygsregistret.

Den villkorade registreringen bör liksom annan registrering avgiftsbeläggas, jfr 1 kap. 2 a § sjölagen och 1 kap. 5 § fartygsregisterförordningen (1975:927). När det gäller *Ressel Rederi AB:s* synpunkt om höga kostnader kan det konstateras att registerhållning vid Transportstyrelsen i huvudsak ska finansieras med avgifter och att huvudregeln vid myndigheters avgiftssättning är full kostnadstäckning.

Den villkorade registreringen bör endast tillåtas i situationer där det framstår som nödvändigt för att avregistreringen i det utländska fartygsregistret ska kunna slutföras. Rättsverkningarna av registreringen bör vara att skeppet ges svensk nationalitet. Svenska myndigheter övertar därmed tillsynen över skeppet. *Transportstyrelsen* reser frågan om huruvida de nyss nämnda förhållandena bör anges i författningstexten. Svensk nationalitet är i sjölagen sammanlänkad med rätten att föra svensk flagg och sådan gäller enligt 1 kap. 1 § sjölagen om fartyget till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer. Under alla förhållanden ska ett fartyg anses som svenskt och ha rätt att föra svensk flagg om det är infört i fartygsregistrets skepps- eller båtadel, se 1 kap. 1 a § sjölagen. Eftersom den föreslagna lydelsen till 2 kap. 25 § tredje stycket sjölagen anger att skeppet registreras i skeppsdelen kommer alltså skeppet att anses som svenskt. Tillsyn av fartyg regleras i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och av dess 1 kap. 1 § framgår att lagen gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Regeringen anser därför att Transportstyrelsens fråga kan besvaras nekande.

Risken för att den som mest månadslånga dubbla registreringen skulle orsaka konflikter om tillsynen mellan flaggstaterna som inte går att lösa i ljuset av att fartyget trots allt är på väg att byta nationalitet bedöms som liten. Skulle de inte gå att lösa får det accepteras att fartyget underkastas dubbel tillsyn eftersom intresset av att villkorade registreringar ska kunna ske får anses väga över detta sannolikt ovanliga problem.

Den villkorade registreringen bör dock inte medföra att ägaren med sakrättslig verkan ska ha rätt att skriva in äganderätten eller ta ut inteckningar i skeppet förrän det slutgiltigt registrerats i det svenska fartygsregistret. Att införa en generell rätt för ägaren av ett skepp att redan i samband med den villkorade registreringen med sakrättslig verkan låta skriva in äganderätten och ta ut inteckningar skulle föra för långt. En sådan möjlighet skulle innefatta en ökad risk för tvister om äganderätten

samt dubbelpantsättning. Det framstår också som högst oklart vilka rättsverkningarna skulle komma att bli om registreringen aldrig slutförs och den villkorade registreringen i det svenska registret förfaller. En sådan ordning skulle således komma att skapa en betydande osäkerhet om ägar- och kreditförhållandena för skepp. Detta hindrar naturligtvis inte att parterna förbereder den slutgiltiga registreringen i det svenska registret så att en ansökan om nya inteckningar ges in samma inskrivningsdag som den slutgiltiga registreringen äger rum. En motsvarande rätt till villkorad registrering bör införas även i fråga om skepp under byggnad som förvärvas från utlandet.

Transportstyrelsen reser frågan om huruvida en villkorad registrering ska kunna ske vid upprepade tillfällen och i så fall om det ska vara något tidsmellanrum. Förslaget om villkorad registrering är avsett att underlätta förvärv av skepp från utlandet, och det finns ur det perspektivet inga skäl att begränsa det antal gånger möjligheten ska kunna användas. Ett kringgående av regelns syfte skulle visserligen kunna åstadkommas genom att ansökan upprepas utan att det finns något verkligt syfte att slutföra förvärvet. En registreringsavgift kommer dock att motverka ansökningar som inte föranleds av ett verkligt intresse av registrering i det svenska fartygsregistret. Det bedöms därför inte finnas tillräckliga skäl för att införa någon begränsning t.ex. i form av en karenstid.

Det kan avslutningsvis anmärkas att avsikten med promemorians förslag inte är att villkorad registrering ska anses utgöra en egen form av registerärenden enligt 2 kap. 15 § sjölagen. Promemorian innehåller inga förslag på ändring av den paragrafen i detta hänseende. Detta innebär att de olika handläggningsreglerna för registerärenden i allmänhet i 2 kap. sjölagen är tillämpliga, t.ex. 2 kap. 23 § som innehåller den s.k. avslagskatalogen.

5.2 Rätten till skeppsnamn avvecklas

Regeringens förslag: Kravet på att ett skeppsnamn ska kunna särskiljas och rätten till inskrivning av förbehåll av skeppsnamn ska utmönstras. Det ska samtidigt införas en regel som innebär att ett skeppsnamn som är ägnat att väcka anstöt inte ska få godkännas av registermyndigheten.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser berör inte frågan eller lämnar förslaget utan erinran. *Transportstyrelsen* påpekar dock att det av lagförslagets lydelse följer att ett namn som är ägnat att väcka anstöt inte får godtas medan det av promemorians motiv följer att registermyndigheten ska få rätt att avslå en sådan ansökan. Styrelsen menar att man vill ha rätten att avslå en ansökan, inte en skyldighet att göra det. Det anges inte vem som ska döma ut vitet enligt lydelsen av förslaget till 1 kap. 6 § andra stycket sjölagen. Transportstyrelsen reser också frågan om det över huvud taget finns något behov av att anteckna skeppsnamn. Anledningen till att denna möjlighet finns är att staten ska kunna förbehålla sig vissa namn utan att någon annan använder sig av dessa. Statsskeppen kan dock tilldelas igenkänningssignal utan att det görs någon anteckning om namn.

Skälen för regeringens förslag: Ett skepp som registreras i fartygsregistrets skeppsdelen måste ha ett namn enligt 1 kap. 6 § sjölagen. Namnet måste tydligt särskilja sig från andra skeppsnamn. Namnet får heller inte göra intrång i ett särpräglat namnskick som används av en annan skeppsägare. Vidare finns en rätt att ansöka om förbehåll av skeppsnamn enligt 2 kap. 5 § sjölagen.

Det kan emellertid ifrågasättas om det finns skäl att upprätthålla det stränga kravet på särskiljande av skeppsnamn. Skepp identifieras i dag huvudsakligen genom det tilldelade IMO-numret. Skepp som införs i det svenska fartygsregistret tilldelas också en igenkänningssignal enligt 1 kap. 8 § sjölagen. I förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygsidentifiering finns mera detaljerade bestämmelser om igenkänningssignaler. Samma skäl gör sig gällande i fråga om förbehåll av skeppsnamn. Det kan visserligen tänkas att rederier kan ha ett affärsmässigt intresse av att använda sig av särpräglade skeppsnamn, men i den mån dessa kan sägas utgöra firmor eller varumärken bedöms dessa få ett tillräckligt skydd genom firma- och varumärkesrätten. Den som drabbas av firmaintrång eller varumärkesintrång kan föra talan i domstol om att vid vite förbjuda den som gör eller medverkar till intrång att fortsätta med det, se 15 § firmalagen (1974:156) och 8 kap. 3 § varumärkeslagen (2010:1877).

Promemorian innehåller förslag om att införa en skeppslegodel med tillfälligt registrerade utländska skepp. Detta förslag behandlas visserligen inte i denna lagrådsremiss men om det genomförs i framtiden skulle det medföra en ökad risk för namnintrång. Samtidigt framstår det som praktiskt svårt att byta namn på det utländska skeppet i samband med en tillfällig registrering i det svenska fartygsregistret. Skeppet kommer då att behöva vara registrerat under olika skeppsnamn i det svenska respektive det utländska registret. Detta skulle vara mindre ändamålsenligt och talar därför också för förslaget.

Sammantaget bör således kravet i 1 kap. 6 § sjölagen att skeppsnamn ska kunna särskiljas utmönstras och rätten till inskrivning av förbehåll av skeppsnamn i 2 kap. 5 § samma lag upphävas. Även bestämmelsen i 2 kap. 24 § sjölagen behöver anpassas för detta ändamål. Eftersom möjligheten till förbehåll helt avskaffas kommer redan befintliga förbehåll att sakna lagstöd vid ikraftträdandet. De kommer därför inte längre att gälla och det bedöms inte finnas skäl att införa någon övergångsregel i syfte att redan befintliga förbehåll ska fortsätta att gälla.

Det finns skäl att i samband med att bestämmelsen i 1 kap. 6 § sjölagen ändras införa en skyldighet för registermyndigheten att avslå en ansökan om införande av ett skeppsnamn som kan väcka anstöt. Transportstyrelsen avslår redan i dag sådana ansökningar, men utan ett direkt lagstöd. *Transportstyrelsen* menar att myndigheten bör få en möjlighet och inte en skyldighet att avslå sådana namn. Styrelsen synes efterlysa en viss bedömningsmån men en sådan får anses finnas redan inom ramen för bedömningen av vilka namn som är ägnade att väcka anstöt eller inte. Transportstyrelsen ställer sig också frågande till behovet av att över huvud taget registrera namn eftersom alla skepp, även statens skepp, kan tilldelas en s.k. igenkänningssignal. Regeringen bedömer dock att det skulle föra för långt att helt utmönstra namnkravet. Den praktiska hanteringen av t.ex. köp, försäljning och kreditgivning torde underlättas av att

det finns ett vanligt namn som kan knytas till skeppet. Det kan anmärkas att det även i fastighetsregistret ingår vanliga namn i fastighetsbeteckningen, och det registret används också i samband med köp, försäljning och kreditgivning.

Transportstyrelsen ifrågasätter även vem som ska kunna döma ut det vite som är möjligt att använda enligt 1 kap. 6 § andra stycket sjölagen. Regeringen kan bara konstatera att promemorian inte innehåller något förslag på att ändra den nuvarande ordningen där lagen (1985:206) om viten gäller för alla frågor om viten i den mån annat inte följer av vad som är särskilt föreskrivet.

6 Mindre skepp och båtar

6.1 Lagstiftningsbehovet

Regeringens bedömning: Registreringen och kreditgivningen när det gäller mindre skepp framstår i dagsläget som kostsam och administrativt svårhanterlig. Det talar för att det finns ett behov av att förenkla det nuvarande systemet. Marknaden bör kunna hantera kreditgivningen när det gäller mindre skepp på något annat sätt.

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

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller erinrar inte mot bedömningen men flera lämnar också synpunkter i sak. *Skärgårdarnas Riksförbund* framhåller att kostnaderna för att registrera och avregistrera fartyg är alltför höga. Med det nya mjukare registret har fartygsägaren själv mindre nytta av registreringen vid t.ex. fartygsaffärer och belåning. Förbundet tillstyrker att kravet på obruten dokumentation förvinner vid registrering av äldre fartyg. *Svensk Sjöfart* hänvisar till tidigare remissyttranden där man tagit upp problemet med de höga svenska kostnaderna för stämpelskatt vid uttag av pantbrev. *Svenska sjörättsföreningen* framför att stämpelskatten på skeppsinteckningar är avvikande ur ett internationellt perspektiv och medför att registreringskostnaden i Sverige i de flesta fall blir högre än för flertalet andra länder. Den bör därför kraftig sänkas eller tas bort. *Sweboat* menar att kostnaderna för att registrera, avregistrera eller uppdatera en båt i fartygsregistret är orimligt höga sett mot bakgrund av att t.ex. pantbrev inte är aktuella för dessa. Kravet på uppvisande av en sammanhängande fångeskedja är svårt att uppfylla för fritidsbåtar då de ofta inte funnits i något register och kravet bör därför fasas ut helt. *Svenska Kryssarklubben* anför att de reagerat på att fritidsfartyg som används av en familj för eget bruk jämförelsevis med ett kommersiellt ägt fartyg i registrerings- och avgiftssammanhang. Klubben beklagar att promemorians strävan efter regelförenklningar inte innefattar någon avgiftssänkning vid registrering av fritidsbåtar i fartygsregistrets båtindel. *Nämnden för båtlivsutbildning (NFB)* har inga synpunkter på förslaget till en ändrad definition av skepp givet att det medför en förenklning och kostnadsminskning för registrering samt underlättar ägarbyte vid förvärv av fartyg i utlandet.

Skälen för regeringens bedömning

Kostsamma och administrativt svårhanterliga kreditregler

Enligt 2 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) ska ett skepp som anses som svenskt vara införd i fartygsregistrets skeppsdel. Fartyg vars skrov har en

största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter betecknas som skepp enligt 1 kap. 2 § första stycket sjölagen. Andra fartyg betecknas som båtar. Med registreringen av ett skepp följer även en skyldighet att skriva in äganderätten samt en rätt att inteckna skeppet och upplåta panträtt på grund av denna. Beträffande båtar finns inte detta system med pantsättning genom inteckningar. Dessa får i stället handpantas eller pantsättas i den ordning som föreskrivs i lagen (1845:50 s. 1) om handel med lösören som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköpslagen). I praktiken löses kreditfrågorna i samband med försäljningen ofta genom att båten säljs med ett äganderättsförbehåll eller genom att köparen ställer annan säkerhet. Båtar som används yrkesmässigt kan ingå som en del av ett företagshypotek. Fördelen med det nuvarande systemet med pantsättning genom inteckningar är naturligtvis att ägaren av skeppet kan pantsätta egendomen även om han eller hon fortfarande har egendomen i sin besittning. Därtill bidrar systemet till en hög grad av ordning och säkerhet i kreditförhållandena. Nackdelen med systemet är att det utgör en administrativt svårhanterlig och dyr form av kreditgivning. Det gäller särskilt i fråga om mindre skepp. Följande avgifter gäller för år 2017 för inskrivning av äganderätt samt inteckning:

Registrering av skepp, inklusive samtidig förvärvsinskrivning och nationalitetscertifikat.	23 000 kr
Registrering av skeppsbygge, inklusive förvärvsinskrivning.	19 000 kr
Överföring av skeppsbygge till fartygsregistrets skeppsdel samt utfärdande av nationalitetscertifikat.	5 500 kr
Inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge eller andel däri (fullbordat fång).	7 500 kr
Avregistrering av skepp eller skeppsbygge.	5 500 kr
Inteckning inklusive dödning av inteckning.	5 500 kr
Utbyte av pantbrev per skepp eller skeppsbygge.	5 500 kr
Nedsättning eller sammanföring av inteckning per skepp eller skeppsbygge.	5 500 kr
Anteckning om innehav av pantbrev och avförande av anteckning om sådant innehav.	5 500 kr
Annan åtgärd i registerärendet.	5 500 kr

I praktiken betyder detta att registreringen av ett 42-fots segelfartyg som förvärvats från utlandet och som utgör ett skepp (inklusive förvärvsinskrivning) samt inteckning i denna kostar minst 28 500 kr. Till dessa avgifter läggs sedan en stämpelskatt om 0,4 % av inteckningssumman vid beviljande av inteckning enligt lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter (se 21 och 24 §§). Även kostnader för skeppsmätning tillkommer. De angivna kostnaderna kan jämföras med de registreringsavgifter som gäller för båtar.

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

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

Ett ytterligare problem utöver avgifterna i samband med förvärv av skepp är att det i vissa fall kan vara svårt för en svensk köpare av ett utländskt skepp att styrka att han eller hon är rätt ägare. Transportstyrelsen ställer i dag kravet att köparen ska kunna visa en sammanhängande fångeskedja från det att skeppet byggdes fram till honom eller henne själv. Kravet hänger samman med att staten bär ett strikt ansvar för de uppgifter som införs (se 22 kap. 4 och 5 §§ sjölagen). Exempelvis kan den rätte ägaren till skeppet lida skada på grund av köparens godtroshet (2 kap. 10 § sjölagen) eller på grund av att en panträttsupplåtelse blir gällande mot honom eftersom borgenären är i god tro om upplåtelsen (3 kap. 9 § sjölagen). Det strikta ansvaret motiveras av att köpare och kreditgivare ska kunna lita på att uppgifterna i fartygsregistret är korrekta. I och med att de utländska registreringskraven inte sällan ser annorlunda ut kan detta innebära att en svensk köpare av ett utländskt skepp får betydande svårigheter vid en registrering i det svenska fartygsregistret att dokumentera en sammanhängande fångeskedja. I synnerhet drabbar detta de mindre och äldre fritidsskeppen där dokumentationen ofta är ofullständig, eftersom gränsen för vilka fartyg som ska anses utgöra skepp i utländska skeppsregister inte sällan är satt till en längsta skrovlängd om minst 15 meter i stället för som i Sverige tolv meter. Det gäller exempelvis länder som Norge och Tyskland. Det bör tilläggas att dessa länder heller inte har något krav avseende fartygets bredd. Saknar köparen möjlighet att dokumentera en fullständig fångeskedja på grund av att skeppet aldrig varit registrerat i utlandet innebär detta att denne försätts i en praktiskt taget omöjlig situation. Köparen har en registreringsplikt enligt 2 kap. 1 § sjölagen, men riskerar samtidigt att ansökan avslås eller förklaras vilande. Det får den konsekvensen att köparen saknar rätt att få nationalitetshandlingar för skeppet. Att hålla ett skepp i drift utan gällande nationalitetshandlingar är belagt med böter enligt 6 kap. 12 § och 7 kap. 7 § fartygsregisterförordningen (1975:927).

Skärgårdarnas Riksförbund vill att kravet på en sammanhängande fångeskedja tas bort och *NFB* och *Sweboat* berör också frågan. Promemorian innehåller inget sådant förslag och sådana förslag måste under alla förhållanden ställas mot statens ansvar för riktigheten av uppgifterna i fartygsregistret som beskrevs ovan. Däremot så innebär den ändring av definitionen av skepp som föreslås i nästa avsnitt att färre fartyg kommer att omfattas av kravet på sammanhängande fångeskedja eftersom de kommer att bli båtar.

Det faktum att registreringen och kreditgivningen i fråga om mindre skepp i dag framstår som dyr och administrativt svårhanterlig talar för att det finns ett behov av att förenkla det nuvarande systemet. Kreditgiv-

ningen avseende mindre skepp bedöms kunna hanteras utanför systemet med pantsättning genom inteckningar. Det sagda understryks av att, som ovan redovisats, bankerna redan i dag i praktiken väljer att hantera kreditsäkerheten på annat sätt, exempelvis genom att fartyget säljs med ett återtagandeförbehåll eller att köparen ställer någon annan säkerhet för lånet.

Flera remissinstanser menar att olika registreringsavgifter och stämpelskatten är för höga. Den ändrade definitionen av skepp som tas upp i nästa avsnitt kommer att innebära att färre fartyg kommer att vara skepp och att de i stället kommer att bli båtar. Då blir avgiftsnivån enligt listorna ovan generellt lägre och eftersom båtar inte kan intecknas blir någon stämpelskatt inte aktuell. Avgiftsnivåerna som sådana behandlas inte i denna lagrådsremiss men det kan här ändå anmärkas att registerhållning vid Transportstyrelsen i huvudsak ska finansieras med avgifter och att huvudregeln vid myndigheters avgiftsättning är full kostnadsäckning.

Bristande överensstämmelse mellan registrering och sjösäkerhet

Ett ytterligare problem i sammanhanget gäller förhållandet mellan bestämmelserna om registrering respektive sjösäkerhet. Gränsen i sjölagen mellan vilka fartyg som ska anses utgöra skepp korresponderar inte helt och hållet med vilka fartyg som ska ha certifikat enligt fartygssäkerhetslagen (2003:354) och över vilka Transportstyrelsen bedriver en kontinuerlig tillsyn. Skyldigheten att inneha certifikat avgörs i stället huvudsakligen av fartygets bruttodräktighet. Enligt 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen gäller som huvudregel att ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg ska ha ett fartcertifikat. För fritidsfartyg går dock gränsen vid bruttodräktighet 100.

Vidare gäller att gränsen i fartygssäkerhetslagen för vilka fritidsfartyg som ska ha fartcertifikat och vara föremål för kontinuerlig tillsyn heller inte överensstämmer med gränserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG. Direktivet innehåller bestämmelser om fritidsbåtars konstruktion och tillverkning samt om fri rörlighet för dessa produkter. Bestämmelserna har genomförts i svensk rätt genom lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar och anslutande förordning och myndighetsföreskrifter. Enligt 3 § i den lagen avses med fritidsbåt alla typer av vattenfarkoster, oavsett framdrivningsätt, vilka är avsedda för sport- och fritidsändamål och har en skrovlängd på 2,5–24 meter.

Det sagda talar för att bestämmelserna om registrering och sjösäkerhet bör anpassas bättre till varandra i syfte att likvärdiga fartyg ska behandlas lika. Förslag i denna riktning i fråga om fartygssäkerhetslagen finns propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135). Propositionen har antagits av riksdagen. De förslag som tas upp i nästa avsnitt kommer därför sammantaget med förslagen i den propositionen att bidra till att lindra de problem som nu har beskrivits.

6.2 Definitionen av skepp ändras

Regeringens förslag: Definitionen av skepp ändras så att fartyg med en största skrovlängd som överstiger 24 meter ska anses utgöra skepp. I fråga om båtar som har en största skrovlängd mellan 15 och 24 meter införs ett krav på obligatorisk registrering i fartygsregistrets båtdel oavsett om de används yrkesmässigt eller för fritidsändamål.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att bruttodräktighet som storlekskriterium ersätts med ett längdmått på skrovet i en del fall. Dessa frågor berörs inte i lagrådsremissen eftersom de behandlas i propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135). Promemorians förslag innebär att en kategori mindre passagerarbåtar inte skulle omfattas av krav på registrering. Promemorians förslag omfattar inte samliga fiskebåtar som används i havet oavsett längd och saknar även en möjlighet till undantag för statsfartyg från registreringsplikt. Redaktionella och språkliga ändringar har också gjorts.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller erinrar inte mot förslaget även om flera inte har några synpunkter. Många remissinstanser lämnar även synpunkter eller har invändningar i delfrågor. *Kustbevakningen* anser att en ändring från bruttodräktighet till en skrovlängdsgräns innebär en förenkling, men varnar för att flera EU-rättsakter och internationella konventioner använder sig av bruttodräktighetsmått och att det därför bör övervägas hur de nya reglerna förhåller sig till dessa. Det är vidare önskvärt att skepp och båt används konsekvent, men promemorian synes inte ha löst detta problem utan bara ha ersatt de gamla gränserna med nya som inte heller korresponderar. Det är olyckligt att behålla den gamla definitionen på skepp i lagen (1994:1776) om skatt på energi. *Kustbevakningen* efterlyser en fullständig genomgång av de författningar där definitionen av skepp förekommer och som därför blir påverkade, t.ex. fiskelagen (1993:787). *Kustbevakningen* menar att det behövs en säsäkerhetsmässig analys av tanken på att ändra dagens krav på s.k. skepparexamen till att omfatta fritidsbåtar över 15 meter och befarar en försämring av säsäkerheten. Det är inte tydligt varför just gränsen 24 meter valts eftersom 15 meter enligt promemorian är en gräns som används i många utländska skeppsregister. *Kustbevakningen* anför att lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. för närvarande inte omfattar statsfartyg då dessa inte anses utgöra yrkesmässig sjöfart. Det synes inte vara avsikten att statsfartyg ska omfattas och en bestämmelse som undantar statsfartyg bör därför införas. En motsvarighet till möjligheten att registrera statsskepp enligt 1 kap. 6 § fartygsregisterförordningen (1975:927) bör övervägas även för båtar som ägs av staten. Förslaget till 1 kap. 2 § sjölagen bör justeras med hänsyn till den ändrade författningsrubrik som föreslås för lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. *Havs- och vattenmyndigheten* påpekar att enligt EU-regler ska alla yrkesfiskefartyg registreras oavsett längd. Längdangivelsen i förslaget till 4 § andra stycket 2 lagen om registrering av båtar strider mot detta. *Myndigheten* menar också att det är olyckligt att begreppen skepp och båt inte används på samma sätt i de olika lagförslagen. *Sjöfartsverket* har inget att invända

mot att endast fartyg med en största skrovlängd överstigande 24 meter benämns skepp. Verket ställer sig också, ur ett sjösäkerhets- och sjöräddningsperspektiv, positivt till obligatorisk registrering av större båtar oavsett om dessa används yrkesmässigt eller för fritidsändamål. *Transportstyrelsen* menar att uttrycket största längd bör definieras eftersom det finns i olika varianter som ger olika värden. Styrelsen ifrågasätter också förslaget om det innebär att båtar med en längd mellan 5 och 15 meter, som används för yrkesmässig befordran av passagerare men är konstruerade för färre än 12 passagerare, skulle falla utanför registreringsskyldigheten. Styrelsen föreslår också att begreppet fritidsfartyg som varit föremål för flera rättsfall definieras. Ändringen av definitionen av skepp kommer att innebära att fartyg under 24 meter inte behöver skeppsmätas enligt förordningen om skeppsmätning. Innan bruttomåttet är helt rensat ur regelverket för dessa fartyg kan de behöva skeppsmätas även om de inte längre är skepp, vilket kan hanteras genom övergångskrav i förordningen om skeppsmätning. *Chalmers Tekniska Högskola* efterlyser ett klagande av att de nya definitionerna är i enlighet med övriga flaggstaters så att konkurrensneutralitet föreligger. Det lämpliga i att behålla den nuvarande definitionen av skepp när det gäller skatt på energi bör utredas vidare. *Skärgårdarnas Riksförbund* menar att det är olyckligt att fartygen i intervallet 15 till 24 meter blir utan en egen beteckning och föreslår namnet storbåtar. *Skärgårdsredarna* menar att det kan finnas en viss risk för otydlighet när man använder definitionen av skepp på olika sätt i olika lagar. *Svenska Bankföreningen* tillstyrker förslagen som framförs i promemorian. *Svenska Skeppshypotek* har inga synpunkter på remissen. *Sweboat* ser positivt på förslagen om ändrade definitioner och att fritidsbåtar mellan 15 och 24 meter ska registreras. *Sweboat* menar att pantsättning av fritidsfartyg knappast är aktuellt eftersom andra säkerheter används vid sådana köp. *Sweboat* undrar om fritidsfartyg som förs in i fartygsregistrets båtdel ska ha en igenkänningssignal. *Svenska Båtunionen* anser att fartyg mellan 2,5 till 24 meter som används för fritidsändamål bör underkastas ett krav på registrering bara om de används yrkesmässigt. Båtunionen framhåller vikten av att användningen av fritidsfartyg, även inhyrda privata sådana, som används för praktikpass i utbildningar inte anses vara yrkesmässig sjöfart. Båtunionen accepterar promemorians förslag när det gäller beskattningen på bränsle även om det innebär en inkonsekvens. *Svenska Kryssarklubben* välkomnar att överföringen från skeppsdelen till båtdelen föreslås bli avgiftsfri. Det är önskvärt att den som vill avregistrera sin båt ur fartygsregistret ges dispens från avregistreringskostnaden. *Skärgårdsstiftelsen* stöder förslaget att behålla den nuvarande definitionen när det gäller skatt på bränsle även om det vore bra med en enhetlig terminologi. Flera remissinstanser, t.ex. *Nämnden för båtutbildning (NFB)*, *Sweboat* och *Göteborgs universitet* tar upp frågan om vilken behörighet som ska krävas för att föra fartyg mellan 15 och 24 meter.

Skälen för regeringens förslag

Definitionen av skepp

I avsikt att förenkla bestämmelserna om registrering av mindre skepp finner regeringen att det är lämpligt att definitionen av skepp i 1 kap. 2 §

sjölagen ändras. Sådana ändringar av registreringsreglerna i sjölagen bör ta hänsyn till de ändringar av sjösäkerhetsreglerna som följer av propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135). I den propositionen föreslås bl.a. att kravet enligt fartygs-säkerhetslagen för att inneha ett s.k. fartcertifikat, som är ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt, ändras från ett bruttodräktighetsmått till ett längdmått på skrovet. Detta mått är minst 15 meter, dock överstigande 24 meter för fritidsfartyg.

Genom att bara använda ett längdmått uppnås en viss anpassning mellan registreringsreglerna i sjölagen och de i propositionen föreslagna bestämmelserna i fartygs-säkerhetslagen. Regeringen föreslår därför att endast fartyg med en största skrovlängd som överstiger 24 meter bör utgöra skepp och därmed föras in i fartygsregistrets skeppsdel. Det nu gällande kravet på en viss största bredd bör utmönstras.

De fartyg som i dag har en största skrovlängd mellan 12 och 24 meter samt en största bredd om fyra meter kommer, till följd av den nya definitionen av skepp, inte att behöva eller ens kunna pantsättas med hjälp av den kostsamma och administrativt svårhanterliga pantsättningen genom inteckningar. I stället kan denna kreditform förbehållas de större fartygen, i praktiken handelsfartygen och de verkligt stora fritidsfartygen. Risken för att det skulle komma att bli svårare att finansiera köp av fartyg med en skrovlängd mellan 12 och 24 meter får anses som liten. Mindre rederier som innehar små fartyg har redan i dag möjlighet att köpa fartyg med äganderättsförbehåll alternativt att ställa säkerhet i form av företagshypotek eller annan säkerhet. För privatpersoner finns möjligheten att köpa fartyg med äganderättsförbehåll eller att ställa en annan säkerhet i form av fast egendom eller borgensåtagande. Utöver att kostnaderna för kredithanteringen minskar kommer även stämpelskatten att falla bort för de fartyg som övergår från att vara skepp till att bli båtar.

Kustbevakningen ifrågasätter varför just 24 meter övervägts eftersom 15 meter är en gräns som enligt promemorian används i många utländska fartygsregister. Det kan till en början konstateras att det i promemorian föreslås en huvudregel med ett krav på registrering i fartygsregistrets båtadel för båtar med en största längd av minst 15 meter. Kriteriet för att ett fartyg ska registreras ska alltså inte sammanfalla med definitionen av skepp. Det kan vidare konstateras att nya last- och passagerarfartyg på internationell resa omfattas av exempelvis lastlinjekonventionen om de har en längd av 24 meter eller mer. Existerande passagerarfartyg på inrikes resa som är 24 meter eller mer omfattas av EU-direktivet 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, under förutsättning att de inte uteslutande används i fartområde E. Sådana fartområden utgörs sammanfattningsvis av kustnära fart och insjöfart med låga våghöjder. Fiskefartyg med en längd av 24 meter eller mer omfattas av EU-direktivet 97/70/EG om säkerhetsregler för fiskefartyg, och fritidsfartyg med en längd mellan 2,5 och 24 meter omfattas av EU:s fritidsbåtsdirektiv 2013/53/EU. Det kan också anmärkas att artikel 4 i skeppsmättningskonventionen gör undantag för fartyg under 24 meters längd. Regeringen bedömer därför att det finns goda skäl för en gräns på 24-meter.

Transportstyrelsen efterlyser ett klagörande av uttrycket längd. Det saknas anledning att använda andra bedömningsgrunder för detta än de

som redan gäller för tolvmetergränsen i den nuvarande lydelsen av 1 kap. 2 § sjölagen. I detta lagrum används liksom i promemorians förslag till ny lydelse uttrycket fartyg, vars skrov har en största längd. Med skrovs största längd avses då det mått som med en direkt översättning av det engelska uttrycket "length overall" på svenska brukar betecknas som "längd överallt", ofta förkortat LÖA. Hänsyn ska då tas till skrovet och varaktigt integrerade och deplacerade tillbehör men inte roder, bogspröt eller tillfälligt eller löst anbringad utrustning. Det finns för närvarande ingen definition i sjölagen med detta innehåll när det gäller tolvmetergränsen och det bedöms inte heller behövas efter införandet av den nya definitionen.

Registrering av och tillsyn över större båtar

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

Det finns emellertid behov av att även ha en viss kontroll över vem som äger en större fritidsbåt. Transportstyrelsen har för promemorians författare påtalat att det i vissa fall är oklart om de fartyg som i dag utgör mindre skepp används yrkesmässigt eller inte. Problemet gör sig gällande vid yrkesmässig uthyrning av segelfartyg med besättning. Det kan här vara ovisst om det rör sig om passagerarbefordran eller om de personer som hyrt båten ska anses ingå i besättningen. Med tanke på sjösäkerheten är det av vikt att myndigheter som exempelvis Kustbevakningen eller Polismyndigheten kan kontrollera vem som äger fartyget för att utvärdera om detta används till yrkesmässig befordran av passagerare och om sjösäkerhetskraven är uppfyllda. I promemorian uttalas att detta sammantaget talar för att det som en följd av den ändrade indelningen i skepp och båtar finns ett behov av att utvidga registreringsplikten när det gäller båtar till att omfatta samtliga båtar av en viss minsta storlek. Registreringskravet i fartygsregistrets båtdel bör därför gälla oavsett om båten används yrkesmässigt eller för fritidsändamål.

Sjöfartsverket ställer sig ur ett sjösäkerhets- och sjöräddningsperspektiv bakom promemorians förslag. *Svenska Båtunionen* invänder dock mot förslaget och framför att fartygs användning inom ramen för utbildningsverksamhet inte bör utlösa ett registreringskrav. Regeringen anser dock att promemorians förslag är välmotiverat och ser för närvarande inga skäl att i detta sammanhang särreglera betydelsen av ett fartygs användning inom utbildningsverksamhet. Betydelsen av sådana förhållanden för registreringsplikt får bedömas på samma sätt som för närvarande.

Registreringsplikten när det gäller fritidsbåtar bör dock i praktiken inte göras mer omfattande än vad som i dag följer av definitionen av skepp i sjölagen, eftersom en sådan utvidgning skulle medföra ökade kostnader för båtlivet. Registreringsplikten bör därför begränsas till att omfatta fritidsbåtar med en största skrovlängd mellan 15 och 24 meter. Storleksmässigt skulle detta innebära att ungefär samma fritidsfartyg som i dag

anses utgöra skepp skulle komma att bli registreringspliktiga i fartygsregistrets båtdel.

Alla båtar som har en största skrovlängd av minst 15 meter kommer, oavsett användningsområde, enligt förslaget till 4 § första stycket 2 lagen (1979:377) om registrering av båtar att vara registreringspliktiga om de vanligen finns i Sverige och ägaren är bosatt här. Den nu gällande registreringsplikten för skepp innefattar enligt 1 kap. 1 § sjölagen ett krav på att skeppet delvis ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer som inte kommer att gälla för båtar. Utländska medborgare som äger ett skepp måste alltså för närvarande inte registrera dem i Sverige, även om de är bosatta här. Detsamma gäller för samma personkrets som äger en båt som visserligen används yrkesmässigt men för andra användningsområden än de som tas upp i den nuvarande lydelsen av 4 § första stycket i nyss nämnda lag, t.ex. befordran av gods eller passagerare. Om båten har en skrovlängd i spannet 15–24 meter blir det alltså frågan om en viss utvidgning av registreringsplikten för den nu aktuella personkretsen men det får anses vara motiverat av tillsyns- och likabehandlingsskäl.

Ett alternativ vore naturligtvis att behålla det nuvarande kravet på en skrovlängd om tolv meter och endast ta bort breddmättet fyra meter. Flera båtmodeller är i dag byggda så att skrovlängden överstiger tolv meter medan bredden endast uppgår till maximalt 3,99 meter. En sådan ändring skulle därför sannolikt medföra att ett relativt stort antal fritidsbåtar som i dag inte är registreringspliktiga skulle komma att bli detta, vilket inte bedöms vara motiverat. Dessutom får det anses finnas ett värde i att knyta gränsen till de sjösäkerhetsregler som tas upp under nästföljande underrubrik. Regeringen bedömer inte, liksom *Skärgårdarnas Riksförbund* menar, att det finns skäl att införa en särskild beteckning för fartyg i intervallet 15 till 24 meter. Vid behov är det möjligt att hänföra sig till t.ex. registreringspliktiga fritidsbåtar.

Redan i dag gäller enligt kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar att den som för fritidsbåten ska ha viss nautisk utbildning om den uppfyller den nu gällande definitionen av skepp. Många remissinstanser tar upp frågan om vilken behörighet som ska krävas för fritidsfartyg inom spannet 15 till 24 meter. I promemorian sägs nämligen att kraven på utbildning i kungörelsen bör anpassas så att den omfattar såväl fritidsskepp som registreringspliktiga fritidsbåtar. Det skulle innebära att gränsen för behörighetskraven enligt kungörelsen skulle sättas vid en skrovlängd av minst 15 meter. *Kustbevakningen* och *NFB* ifrågasätter dock detta på sjösäkerhetsmässiga grunder. Regeringen finner inte att det för närvarande framkommit tillräckliga skäl för att överväga några ändringar av den aktuella kungörelsen.

Som en konsekvens av att registreringsplikten för båtar föreslås omfatta även fritidsbåtar med en största skrovlängd om 15 meter eller mer bör författningsrubriken till lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ändras på så sätt att orden ”för yrkesmässig sjöfart m.m.” utgår. Denna ändring bör liksom *Kustbevakningen* påpekat återspeglas även i förslaget till 1 kap. 2 § sjölagen.

Regeringen noterar med anledning av *Kustbevakningens* påpekande att det i promemorians förslag kan framstå som tveksamt om statsfartyg ska omfattas eftersom förslaget till 4 § första stycket inte innefattar den avgränsning till yrkesmässighet som finns i den nuvarande lydelsen och

som leder till att statsfartyg inte omfattas. Av 2 kap. 1 § tredje stycket sjölagen följer att regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål inte ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel. Av 1 kap. 6 § fartygsregisterförordningen (1975:927) följer sedan att sådana statsskepp inte ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel men samtidigt också en möjlighet för den myndighet under vars förvaltning statsskeppet hör att anmäla skeppets namn för införelse i skeppsdelen. För att inte promemorians förslag ska leda till en oavsedd ändring av rådande förhållanden bör en motsvarighet till 2 kap. 1 § tredje stycket sjölagen införas i 4 § lagen om registrering av båtar som sedan kan utnyttjas för att införa en motsvarighet till den nyss nämnda regeln i fartygsregisterförordningen. Bemyndigandet kommer främst att ha betydelse för de statsägda båtar som faller under 4 § första stycket eftersom statsägda båtar till följd av kravet på yrkesmässighet oftast kommer att falla utanför tillämpningsområdet i 4 § andra stycket.

Transportstyrelsen påpekar att promemorians förslag till 4 § lagen om registrering av båtar innebär att registreringskravet för passagerarbåtar bara gäller om båten är konstruerad för fler än tolv passagerare och inte om det har en största längd av minst fem meter. Detta skulle innebära en avvikelse från vad som gäller för närvarande och det synes inte ha varit promemorians avsikt. Lagtexten i förslaget till 4 § andra stycket 1 lagen om registrering av båtar bör därför kompletteras med detta alternativ för att ingen oavsedd minskning av registreringskravets omfattning ska uppkomma.

När det gäller *Havs- och vattenmyndighetens* i och för sig riktiga påpekande om EU-rättslig registreringsplikt för yrkesfiskefartyg oavsett längd så kan det anmärkas att sådan plikt gäller för fiskefartyg som uteslutande används i havet men inte i sjöar, älvar och liknande sötvattendrag. Saken bör dock åtgärdas i linje med myndighetens påpekande. Detta sker enklast genom att bryta ut fiskebåtarna från den andra punkten och placera dem i en särskild tredje punkt. Denna punkt ska då ange att fiskebåtar som används i havet ska registreras oavsett längd men, om fiskebåten används i andra vattendrag, bara om dess skrov har en största längd av minst fem meter.

Lagtextens lydelse i promemorians förslag till 4 § andra stycket lagen om registrering av båtar hänvisar till de punkter i paragrafens första stycke som innehåller olika anknytningar till Sverige. Avsikten är emellertid inte att dessa punkters ingress som anger en gräns på 15 meter ska omfattas av hänvisningen. Detta kan visserligen sägas framgå av att det talas om fem meter i vissa av de fall som tas upp i andra stycket men det bör ändå förtydligas genom att orden ”utom i fråga om skrovets största längd” skjuts in efter ”1, 2 eller 3” i andra styckets ingress.

Chalmers Tekniska Högskola efterlyser ett klagorandande av att konkurrensneutralitet i förhållande till övriga flaggstater föreligger. Regeringen kan konstatera att förslagen i många avseenden som beskrivits under föregående underrubrik går i harmoniserande riktning. Det kan också anmärkas att gränsen för registreringsplikt för handelsfartyg i Norge och Finland går vid 15 meter, även om den i Danmark går vid bruttodräktighet 20. Härtill kommer att remissinstanserna *Svensk Sjöfart* och *Skärgårdsredarna* inte framfört någon kritik mot förslagen på denna grund.

Sweboat undrar om fritidsfartyg som förs in i fartygsregistrets båtdel också ska ha en igenkänningssignal. Det kommer att följa av 1 kap. 8 § sjölagen att alla fartyg som registreras i fartygsregistrets skepps- eller båtdel ska tilldelas en igenkänningssignal. Transportstyrelsen framför önskemål om att begreppet fritidsfartyg förtydligas. I promemorian behandlas dock ingen sådan problematik och i avsaknad av remissutfall i frågan är det svårt att bedöma om gränsdragningen lämpligen regleras i författning eller om den bör överlämnas till rättstillämpningen. Den nuvarande ordningen får därför behållas tills vidare. *Kryssarklubbens* frågor om avgiftslättnader kan regleras i myndighetsföreskrifter och berörs därför inte vidare här.

Samordning med fartygssäkerhetsbestämmelserna

Bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen om skyldighet för fartyg att ha fartcertifikat och fastställande av fribord (3 kap. 1 och 4 §§) bör vara anpassade till den nya indelningen av fartyg i skepp och båtar samt till EU:s fritidsbåtsdirektiv 2013/53/EU. Sådana förslag tas visserligen upp i promemorian som ligger till grund för denna lagrådsremiss. Som berördes i avsnitt 3 behandlas dock dessa förslag inte i denna lagrådsremiss utan i propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135). Den sammantagna ordningen kommer att innebära att samtliga fartyg som är av en sådan storlek att de utgör ett skepp kommer att behöva ha fartcertifikat. Båtar med en skrovlängd om minst femton meter kommer att behöva ha sådant certifikat endast om de inte utgör fritidsfartyg. För fritidsbåtarna i fartygsregistrets båtdel gäller bestämmelserna i lagen (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar i fråga om konstruktion och säkerhet, jfr den lagen 2 § fjärde stycket.

I promemorian föreslås även en motsvarande anpassning av 3 kap. 10 § första stycket fartygssäkerhetslagen och 2 § mönstringslagen (1983:929) om säkerhetsbesättning och bemanning. En motsvarande anpassning av dessa bestämmelser påkallar dock, liksom sägs i promemorians avsnitt 10.1, en översyn av behörighetsbestämmelserna för sjöpersonal och någon sådan finns inte tillgänglig i nuläget.

Kustbevakningen varnar för att flera EU-rättsakter och internationella konventioner använder sig av bruttodräktighetsmått och det därför bör övervägas hur de nya reglerna förhåller sig till dessa. Det nu aktuella förslaget handlar om registrering av skepp och båtar i fartygsregistret. Sådana frågor är i begränsad omfattning föremål för harmonisering inom EU eller internationella konventioner. Under arbetet med lagrådsremissens förslag har inget framkommit som talar för att förslagen skulle vara oförenliga med sådan internationell reglering. Bruttodräktighetsmättet kommer fortsatt användas att i svenska författningar på många områden. Det kan i det sammanhanget anmärkas att de flesta av de internationella fallen rör bruttodräktigheter som klart överstiger vad som motsvarar en skrovlängd om 24 meter.

Transportstyrelsen reser en fråga om övergångsbestämmelser i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning innan bruttomåttet är helt utrensat då fartyg under 24 meter inte omfattas av mätningsskyldighet. Som nyss konstaterades kommer bruttomåttet att behållas när det gäller fastställande av säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen.

Det kan därför redan av det skälet inte heller tas bort från förordningen om skeppsmätning och enligt uppgift från Transportstyrelsen faller därför denna synpunkt. Regeringen bedömer dock att ändringarna som föreslås i denna lagrådsremiss kommer att påkalla vissa ändringar av förordningen om skeppsmätning som inte bara är övergångsmässiga eftersom skepp kommer att vara större fartyg än för närvarande. Behovet av skeppsmätning kommer emellertid inte att minska i exakt samma utsträckning på grund av den ovan berörda regeln i fartygssäkerhetslagen. Redan i dag omfattas båtar i vissa situationer av förordningen om skeppsmätning

Särskilt om skepp och skeppsbyggen i andra författningar

Kustbevakningen efterlyser en fullständig genomgång av de författningar där definitionen av skepp påverkas av förslaget. Det ganska stora antalet lagar och förordningar där skepp och skeppsbyggen förekommer har genomgått och i många fall rör det sig om situationer där det är viktigt att en viss författnings bruk av uttrycket skepp följer definitionen av skepp i sjölagen, se dock nedan särskilt om lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). I konkurslagen (1987:672) används uttrycket skepp, t.ex. ska vissa regler om exekutiv försäljning av fast egendom gälla för registrerade skepp. Uttrycket skepp förekommer också i 10 kap. utsköningsbalkens regler om försäljning av skepp, där bl.a. frågor om pantbrev och inteckningar behandlas. Inteckningar kommer att kunna finnas för de fartyg som med den nya definitionen utgör skepp. Det kommer därutöver att finnas båtar som inte omfattas av den nya definitionen men som omfattas av den äldre definitionen och som till följd av övergångsbestämmelser (se avsnitt 8.2) inte omedelbart ska överföras till fartygsregistrets båtdel på grund av att de fortfarande besväras av inteckningar. Av övergångsbestämmelserna följer dock även att sådana båtar i alla avseenden utom nyinteckningar fortfarande ska behandlas som skepp. Även när det gäller skeppsbyggen införs en motsvarande övergångsbestämmelse. För dessa är dock nyinteckning möjlig (se avsnitt 7.2). Detta kommer även att gälla vid tillämpningen av andra författningar där sjölagens definition av skepp gäller.

Genomgången av lagar där uttrycket skepp och skeppsbyggen förekommer har inte föranlett några andra lagändringar än de som tas upp i denna lagrådsremiss. I andra fall kommer den nya definitionen av skepp att föranleda ändringar i förordningar, t.ex. fartygsregisterförordningen (1975:927), men till detta återkommer regeringen i ett annat sammanhang än denna lagrådsremiss.

Även LSE bygger på den nuvarande indelningen i skepp och båtar (1 kap. 6 §). I fråga om skepp gäller att förbrukaren kan köpa bränslet utan skatt under förutsättning att detta tas emot direkt i skeppet när skeppet inte används för privata ändamål. För förbrukning i båt kan förbrukaren köpa bränsle utan skatt när det gäller båt med medgivande att ha märkt oljeprodukt i tank på båt enligt 2 kap. 9 § LSE eller för båt med fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten enligt fiskelagen (1993:787) när båten inte används för privat ändamål (6 a kap. 1 § 4 LSE). En ändring av den nuvarande indelningen av fartyg i skepp och båtar i LSE skulle därmed indirekt komma att ändra förutsätt-

ningarna för skattebefrielse för bränslet. Även om det i och för sig framstår som önskvärt att även anpassa indelningen i skepp och båtar i LSE till den ordning som föreslås avseende sjölagen talar alltså starka skäl för att någon ändring i det här avseendet inte bör göras. För att tydliggöra att någon ändring inte avses i LSE föreslås att det i 1 kap. 6 § LSE markeras att indelningen i skepp och båtar avser den lagen. *Svenska Båtunionen* och *Skärgårdsstiftelsen* accepterar promemorians förslag medan *Chalmers Tekniska Högskola* anser att frågan bör utredas vidare. Regeringen finner inte skäl att i denna lagrådsremiss ta ställning till behovet av fortsatt utredning. Kustbevakningen och *Havs- och vattenmyndigheten* menar att det är olyckligt att begreppen skepp och båt inte används på samma sätt i de olika lagförslagen. *Skärgårdsredarna* för fram en liknande synpunkt. Regeringen konstaterar att intresset av att varje reglering använder den definition som för tillfället är sakligt mest motiverad för den aktuella regleringen måste ges genomslag. Detta utesluter förstås inte att det i framtiden kan bli frågan om en översyn av denna fråga.

7 Ikraftträdande

7.1 Tiden för ikraftträdandet

Regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 februari 2018.

Promemorians förslag: Promemorian föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2017.

Remissinstanserna: Många remissinstanser berör inte frågan eller lämnar förslaget utan erinran. *Transportstyrelsen* vill dock att förslagen träder i kraft tidigare än vad som föreslås i promemorian. Ett ikraftträdande under juli är inte optimalt eftersom sjöfarten då har sin högsäsong. När det särskilt gäller lagen om avregistrering av fartyg med okänd ägare bör de träda i kraft så snart som möjligt. *Näringslivets Regelrådet* menar att eftersom förslagen innebär regelförenklingar som påverkar den svenska rederinäringens konkurrenssituation positivt så bör de träda i kraft ännu tidigare än vad som föreslås i promemorian. *Svensk Sjöfart* och *Sweboat* för fram liknande synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Det framstår mot bakgrund av vad remissinstanserna framför som angeläget att de föreslagna lagändringarna träder i kraft så snart som möjligt. Detta gäller även om denna lagrådsremiss bara tar upp delar av de förslag som behandlas i promemorian. Samtidigt kan tiden fram till ikraftträdandet inte göras alltför kort. Transportstyrelsen måste t.ex. ges tid att ta fram ett nytt tekniskt datasystem för fartygsregistret.

De föreslagna lagändringarna medför också ett behov av att ändra vissa anslutande förordningar och myndighetsföreskrifter. Bland annat måste fartygsregisterförordningen (1975:927) omarbetas till följd av de föreslagna ändringarna. Arbetet med att ta fram ett beredningsunderlag, som därefter kan remitteras, bedöms kunna avslutas tidigast i samband med att denna lagrådsremiss kan göras till en proposition och därpå följer en svarstid för remissinstanserna. Den ändrade indelningen av fartyg i skepp och båtar medför enligt promemorian också att behörighetsbestämmelserna för sjöpersonal behöver ses över. Eftersom denna lagrådsremiss inte tar upp promemorians förslag till ändring av 4 kap. 10 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364) bedöms dock att arbetet med denna översyn inte påverkar ikraftträdandet för förslagen i denna lagrådsremiss. En samlad bedömning av vad som nu anförts talar för att de föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 februari 2018.

7.2 Övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Båtar som till följd av den äldre definitionen av skepp är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska överföras till fartygsregistrets båtdel. Detta ska dock inte gälla om inteckning sökts eller beviljats i båten före ikraftträdandet. Upphör en sådan båt att besväras av inteckning efter ikraftträdandet ska en överföring omedelbart ske. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

Så länge en båt till följd av ovan fortfarande är upptagen i fartygsregistrets skeppsdel ska den fortsatt behandlas som ett skepp. Nya inteckningar ska dock inte få beviljas.

Ett skeppsbygge som ska bli ett fartyg med en största skrovlängd som inte överstiger 24 meter och som vid ikraftträdandet är registrerat i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel ska inte avföras ur det registret på grund av sin skrovlängd och ska fortsatt behandlas som ett skeppsbygge. Om en inteckning gäller, söks eller beviljas i ett sådant skeppsbygge ska bestämmelserna om registrering i fartygsregistrets skeppsdel tillämpas. Om båten registreras i fartygsregistrets skeppsdel, ska även en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över till dit.

Upphör båt som avses i föregående stycke att besväras av inteckning, ska fartyget omedelbart överföras till fartygsregistrets båtdel. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren. En båt som till följd av föregående stycke är upptagen i fartygsregistrets skeppsdel ska fortsatt behandlas som ett skepp. Nya inteckningar får dock inte beviljas.

Sådan överföring till båtdelen i fartygsregistret som avses ovan ska fram till och med den 1 februari 2020 få genomföras utan beaktande av reglerna om inskrivningsdagar.

Promemorians förslag: Överensstämmer i delvis med regeringens. Promemorians förslag har dock kompletterats med vissa övergångsbestämmelser. Det handlar om en regel som förtydligar att de båtar som ännu inte överförts till båtdelen i fartygsregistret fortfarande ska behandlas som skepp i alla avseenden utom ett. Det föreslås också övergångsregler om skeppsbyggen. Vidare föreslås en tidsbegränsad handläggningsregel i samband med överföringen av de många skepp som ska överföras till båtdelen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser berör inte frågan eller lämnar förslaget utan erinran. *Transportstyrelsen* menar dock att det finns ett behov av övergångsbestämmelser för de skepp som kommer att bli båtar. Inteckningshandlingar hos berörda båtar bör inte få omsättas och dessa båtar bör inte heller få intecknas på nytt. Det bör vidare under en övergångsperiod om sex månader vara möjligt att överföra skepp som ska bli båtar som saknar inteckningar från skeppsdelen till båtdelen utan beaktande av inskrivningsdagar mot bakgrund av det stora antalet objekt som är aktuella.

Skälen för regeringens förslag: Egendom som i dag återfinns i fartygsregistrets skeppsdel, men som på grund av de föreslagna lagändringarna ska överföras till båtdelen bör fortsatt ändå tillåtas vara registrerade i skeppsdelen om egendomen besvärats av inteckningar. I annat fall skulle ägarna till denna egendom i många fall tvingas att lägga om sina

krediter. Först när egendomen inte längre besväras av inteckningar bör denna överföras från skeppdelen till båtdelen. Överföringen bör på lämpligt sätt meddelas ägaren.

Regeringen delar *Transportstyrelsens* uppfattning att nyinteckningar inte bör få ske i båtar som enligt övergångsbestämmelsen ska vara kvar i fartygsregistrets skeppsdel. Att förbjuda ägaren att upplåta pant genom användning av redan beviljade inteckningar riskerar dock enligt regeringens bedömning att bli alltför ingripande, bland annat med tanke på att pantbrevens tagits ut till inte obetydliga kostnader. Övergångsbestämmelsen bör således bara hindra nyinteckningar. Upplåtelse av panträtt med hjälp av redan uttagna inteckningar och åtgärder enligt 3 kap. 28–31 §§ sjölagen, som handlar om utbyte, sammanföring, nedsättning och dödning av redan befintliga inteckningar, ska kunna ske. Att en båt ska behandlas som ett skepp så länge den till följd av övergångsbestämmelsen fortfarande är upptagen i fartygsregistrets skeppsdel gäller även vid annan lagstiftning där begreppet skepp enligt sjölagen gäller (se angående skepp i andra författningar avsnitt 6.2).

Synsättet att fartygen som varit skepp som huvudregel ska fortsätta att betraktas som skepp tills dess de registrerats som annat än skepp har grund i tidigare övergångsbestämmelser. I de övergångsbestämmelser som finns i anslutning till fartygsregisterförordningen (1975:927) framgår det av punkten 7 att det som är föreskrivet i den förordningen om skepp har motsvarande tillämpning i fråga om båt, som enligt punkten 5 i övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) tagits upp i skeppsregistret, så länge båten skall vara registrerad där. Av punkten 5 i övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i den äldre sjölagen (1891:35 s.1) stadgades att om inteckning söktes eller beviljats i båt före ikraftträdandet så skulle båten och inteckningen upptagas i skeppsregistret. I fråga om en sådan båt skulle vissa men inte alla av de nya bestämmelserna om registrering och avregistrering av skepp samt inskrivning av förvärv av skepp gälla. Upphörde båten att besväras av inteckning skulle den omedelbart avföras ur skeppsregistret. Av övergångsbestämmelserna till den nu gällande sjölagen framgår att dessa äldre övergångsbestämmelser ska gälla i tillämpliga delar. Det bör därför införas en övergångsbestämmelse som klargör att fartyg som tidigare varit skepp men som nu är en båt trots det ska behandlas som skepp till dess att de registrerats som båt. Däremot bör alltså inte nyinteckningar enligt 3 kap. 23 § sjölagen tillåtas eftersom sådana kommer att försvåra övergången av dessa fartyg till sin framtida klassificering.

När det gäller skeppsbyggen ska sådana avregistreras när de som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel eller ägaren anmäler dem för avregistrering men också om de av något skäl inte anses utgöra skepp, se 2 kap. 6 § andra stycket sjölagen (1994:1009). För att inte riskera att en ägare till ett skeppsbygge ska tvingas lägga om sina krediter behövs övergångsregler som motsvarar dem för redan färdigbyggda och sjösatta fartyg som beskrivs ovan. Till att börja med bör det införas en övergångsregel som klargör att ett skeppsbygge som ska bli ett fartyg med en största skrovlängd som inte överstiger 24 meter, dvs. en båt, och som vid ikraftträdandet är registrerat i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel inte ska avföras ur det registret på grund av sin skrovlängd. Det ska också

fortsatt behandlas som ett skeppsbygge. Att de ska behandlas som skeppsbyggen gäller även vid tillämpning av annan lagstiftning (se avsnitt 6.2). Om en inteckning gäller, söks eller beviljas i ett sådant skeppsbygge ska bestämmelserna om registrering i fartygsregistrets skeppsdelen tillämpas. Så länge registreringen i skeppsbyggnadsdelen består bedöms det inte finnas några skäl att hindra nyinteckningar som sker i den delen av fartygsregistret. Om båten registreras i skeppsdelen ska även en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över till dit. Upphör båten att besvärmas av inteckningar ska den omedelbart överföras till fartygsregistrets båtdel. När en färdigbyggd och sjösatt båt registreras i skeppsdelen ska det fortsatt behandlas som ett skepp. Av skäl som anförs ovan bör nyinteckning inte kunna ske i detta skede. Att båten fortsatt ska behandlas som skepp gäller även vid tillämpning av annan lagstiftning (se avsnitt 6.2).

När det sedan gäller Transportstyrelsens önskemål om en viss tid under vilken överföringen av tidigare skepp till fartygsregistrets båtdel ska kunna ske utan beaktande av inskrivningsdagar finner regeringen att det önskemålet är rimligt. Inskrivningsdagen är visserligen betydelsefull för att avgöra inträdet av många rättsverkningar knutna till registreringen men den enkla överföringen från skeppsdelen till båtdelen till följd av att inteckningar antingen inte finns vid ikraftträdandet eller småningom upphör bedöms inte behöva knytas till just den inskrivningsdag förutsättningar för överföringen förelåg. Enligt uppgift från Transportstyrelsen bedöms även den potentiella fördröjningen i ett enskilt fall som uppkommer på grund av att inteckningarna upphör att som mest kunna räknas i någon eller några veckor. Efter Transportstyrelsens remissyttrande har det framkommit att styrelsen menar att denna regel bör gälla under 24 månader. Regeringen godtar detta. En övergångsbestämmelse om detta bör införas. Dess lydelse ska vara tillämplig oavsett om åtgärden föranleds av en ansökan från enskild eller om den tas upp självmant av Transportstyrelsen.

8 Konsekvenser

8.1 Det allmänna

8.1.1 Allmänt

Förslaget bedöms inte påverka statsbudgeten.

Förenklingar för företag vad gäller regler och administration är en fråga som prioriteras av regeringen. Förslagen i lagrådsremissen avseende villkorad registrering och skeppsnamn samt ändring av fartygsindelningen när det gäller skepp och båtar bedöms få positiva effekter för företag men även fritidsbåtsägare och myndigheter (i första hand Transportstyrelsen).

Införandet av ett nytt fartygsregister är nödvändigt för att det nya regelverket kring nationellt reglerade fartyg ska kunna genomföras och fungera och som tagits upp i propositionen Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135). Det nya fartygsregistret utgör därmed ett viktigt led i ett större förenklingsarbete kopplat till en rad olika områden, utöver själva registreringen.

8.1.2 Myndigheterna

Enligt den nya definitionen är skepp ett fartyg som är över 24 meter. Det finns ca 3 300 skepp i fartygsregistrets skeppsdel som är 12,00–24,00 meter vilket gör att dessa kommer att beröras av de nya reglerna och betraktas som båtar när de inte längre besväras av inteckning.

De nya reglerna medför även att fartyg som är 12,00–14,99 meter och som används till fritidsändamål inte behöver vara registrerade. Det finns i dag ca 1 600 skepp i fartygsregistrets skeppsdel mellan 12,00–14,99 meter och av dessa är ca 1 200 fritidsfartyg. Detta medför att sådana fartyg, om de inte besväras av inteckningar, kan avregistreras. Fartyg som är 15,00–24,00 meter blir registreringspliktiga som båtar när de inte besväras av inteckningar.

Transportstyrelsen

Förslagen påverkar i första hand Transportstyrelsen som är den myndighet som svarar för driften av fartygsregistret och utvecklingen av ett nytt register för att ta hand om de nya reglerna. På kort sikt bedöms Transportstyrelsens kostnader för överflyttningen till ett nytt register uppgå till totalt 3–4 miljoner kronor. Denna kostnad bedöms rymmas inom Transportstyrelsens förvaltningsanslag. Förändringen förväntas på sikt innebära att kostnaderna för registerhanteringen blir lägre. Ett första steg genom att hanteringen av registerärenden förenklas väsentligt vilket på sikt kan leda till lägre kostnader på cirka 3 miljoner kronor årligen. Det andra steget med ytterligare ca 3 miljoner kronor efter att kostnaden för avskrivningen avslutas.

Transportstyrelsens kostnader för denna verksamhet täcks av avgifter som redovisas mot inkomsttitel. Förslagen i lagrådsremissen kan innebära att avgifterna för registrering måste höjas. Transportstyrelsen har i promemorian ”Uppdrag att följa upp tillämpningen av bemyndiganden

för vissa offentligrättsliga avgifter” lämnat förslag till bemyndigande och finansiering av avsteg från full kostnadstäckning för avgifter för periodisk tillsyn av fartyg och ärendehantering i fartygsregistret inom sjöfart. Förslaget har remitterats och bereds inom Regeringskansliet.

Övrigt

Statens intäkter på grund av stämpelskatten kan komma att minska något på grund av den föreslagna ändringen av indelningen i skepp och båtar. Minskningen bedöms dock bli högst marginell eftersom bankerna redan i dag i hög grad använder sig av andra former av kreditsäkerhet än pantsättning genom inteckningar.

8.1.3 Övriga allmänna effekter

Förslaget bedöms inte få några effekter på jämställdheten, miljön, möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen, den kommunala självstyrelsen, det brottsförebyggande arbetet, förhållandet till Sveriges medlemskap i den Europeiska Unionen eller den offentliga servicen.

8.2 Näringen

8.2.1 Rederier, fritidsbåtsbranschen, banker

Förslagen bedöms som betydelsefulla för den svenska rederinäringen. För större rederier bedöms förslaget om villkorad registrering underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet till det svenska fartygsregistret. Motsvarande gäller för skepp under byggnad som förvärvas från utlandet. För mindre rederier, fritidsbåtföretag (tillverkare och säljare) och fiskerinäringen bedöms framförallt den ändrade indelningen i skepp och båtar vara av betydelse. Den ändrade definitionen av skepp innebär att färre fartyg kommer att vara skepp och i stället bli båtar och eftersom avgifterna är lägre vid registrering av båt än av skepp får det till följd att fler kommer att betala en lägre avgift. Eftersom båtar inte kan intecknas blir någon stämpelskatt inte aktuell. Den för båtar enklare registreringen bedöms underlätta för dessa företag. Båtar är inte underkastade det krav på att kunna visa en obruten fångskedja som gäller för registrering av skepp i fartygsregistret. Vidare underlättar detta omsättningen av fritidsbåtar internationellt vilken kan förväntas vara till nytta för fritidsbåtsnäringen.

8.3 Enskilda

Förslagen bedöms gynna enskilda fritidsbåtsägare. När allt fler fartyg storleksmässigt kommer att utgöra båtar kommer kraven på att kunna visa en obruten fångskedja som gäller för registrering av skepp att gälla färre fartyg. Detta bedöms underlätta omsättningen av fritidsbåtar internationellt vilket kan förväntas vara till nytta för enskilda fritidsbåtsägare. Vidare kommer när det gäller registeravgifter samma förändring att med-

föra att fler fartyg än tidigare kommer att åtnjuta de generellt lägre avgifter som gäller för båtar än för skepp. Eftersom båtar inte kan in-tecknas blir någon stämpelskatt inte aktuell.

8.4 Konsekvenser av att förslagen inte genomförs

Om förslagen inte genomförs kommer kravet på att kunna visa en obru-ten fångeskedja för registrering att gälla för fler fartyg än annars eftersom färre skepp betecknas som båtar. Det kommer fortsatt vara problem vid förvärv av skepp från utlandet då skeppet inte kan registreras villkorligt i det svenska fartygsregistret så länge det inte slutgiltigt avregistrerat i det utländska registret. Ibland kräver det utländska fartygsregistret ett bevis om att registrering skett i det svenska registret för att kunna besluta om en slutgiltig avregistrering av skeppet. Köparen och säljaren riskerar här att försättas i en situation där överföringen av skeppet mellan registren omöjliggörs.

9 Författningskommentar

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

Författningsrubriken

Författningsrubriken ändras. Orden *för yrkesmässig sjöfart m.m.* utmönstras med anledning av att registrering av samtliga båtar med en största skrovlängd om 15 meter eller mer görs obligatorisk.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

4 §

Paragrafen, som reglerar vilka båtar som är registreringspliktiga, ändras.

I *första stycket* regleras att såväl båtar som används yrkesmässigt som fritidsbåtar med en största skrovlängd av minst 15 meter ska registreras om förutsättningarna i någon av punkterna 1–3 är uppfyllda. Dessa punkter utgörs av olika anknytningar till Sverige och motsvarar dem som i den tidigare lydelsen fanns i paragrafens andra stycke.

I *andra stycket* regleras att vissa båtar som används yrkesmässigt i vissa användningsområden ska registreras om de har en största skrovlängd av minst fem meter eller används i havet för fiske eller annan fångst. Lagtextens lydelse hänvisar till de punkter i paragrafens första stycke som innehåller olika fall av anknytningar till Sverige. Det styckets 15-meters gräns gäller dock inte för det andra stycket vilket anges i lydelsen av andra styckets ingress. Den längdgräns eller frånvaron av sådan gräns som ska gälla enligt andra stycket anges i stället i det styckets olika punkter. Stycket motsvarar delvis den tidigare lydelsen i paragrafens första stycke.

I *tredje stycket* återfinns ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om att båtar som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål inte ska vara införda i fartygsregistrets båtindel. Med stöd av detta bemyndigande kan meddelas sådana föreskrifter som motsvarar vad som gäller för skepp enligt 1 kap. 6 § fartygsregisterförordningen (1975:927).

Det *fjärde stycket* motsvarar det tidigare bemyndigandet i tredje stycket i sak men är omarbetat i enlighet med gällande riktlinjer för utformning av bemyndiganden.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Ikraftträdandebestämmelsen

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 februari 2018. Övervägandena finns i avsnitt 8.

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

1 kap.

2 §

Paragrafen, som reglerar vilka fartyg som ska anses utgöra skepp respektive båtar samt vilka olika delar fartygsregistret ska bestå av, ändras.

I *första stycket* ändras indelningen av fartyg i skepp och båtar. Som skepp anses fartyg vars skrov har en största längd som överstiger 24 meter. Med skrovets största längd avses det mått som med en direkt översättning av det engelska uttrycket "length overall" på svenska brukar betecknas som "längd överallt", ofta förkortat LÖA. Hänsyn ska då tas till skrovet och varaktigt integrerade och deplacerande tillbehör men inte roder, bogspröt eller tillfälligt eller löst anbringad utrustning.

Det *andra styckets* hänvisning till den lag som handlar om registrering av båtar anpassas till den lagens nya rubrik.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

6 §

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om skeppsnamn och införande av skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel, ändras.

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

Andra stycket ändras redaktionellt som en följd av ändringen i första stycket medan det tidigare *tredje stycket* upphävs av samma skäl.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

2 kap.

15 §

Paragrafen, som anger vilka ärenden som utgör registerärenden samt hur dessa ska hanteras, ändras.

I *första stycket* tas det tidigare innehållet i punkten 4 bort till följd av att möjligheten till förbehåll om skeppsnamn utmönstras. Den nya punkten 4 motsvarar den tidigare punkten 5.

Andra stycket är oförändrat.

Tredje och fjärde stycket motsvarar det tidigare bemyndigandet i tredje stycket i sak men är omarbetade i enlighet med gällande riktlinjer för utformning av bemyndiganden och upplysningsbestämmelser. Det tredje stycket utgör ett bemyndigande till stöd för fartygsregisterförordningen (1975:927). Det fjärde stycket är en upplysningsbestämmelse angående rätten att meddela verkställighetsföreskrifter.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

24 §

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om när en anmälan eller ansökan ska avslås, ändras.

Första och andra styckena ändras endast redaktionellt.

I *tredje stycket* utmönstras hänvisningen till 2 kap. 5 § sjölagen eftersom den paragrafen upphävs.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

25 §

Paragrafen, som uttrycker huvudprincipen att ett skepp måste avregistreras i ett utländskt register innan det kan införas i det svenska registret, ändras.

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

Ett nytt *tredje stycke* läggs till den tidigare lydelsen. I det stycket anges att ett skepp kan registreras villkorligt i det svenska fartygsregistrets skeppsdel under en period om högst en månad om det är nödvändigt för att skeppet slutgiltigt ska kunna avregistreras i det utländska registret. Kravet att den villkorade registreringen ska vara nödvändig för en slutgiltig registrering är avsedd att förhindra att det svenska registret används för tillfälliga registreringar av skepp. Avsikten måste hela tiden vara att skeppet ska föras in i det svenska registret. Den villkorade registreringen medför inte någon rätt till inskrivning av äganderätten eller inteckningar. Har den slutgiltiga avregistreringen inte genomförts inom en månad förfaller den villkorade registreringen. Skeppet ska då avregistreras i det svenska registret. Rättsverkan av den villkorade registreringen är att fartyget anses som svenskt och att svenska myndigheter därigenom har jurisdiktion över fartyget.

Fjärde stycket ändras endast redaktionellt.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Ikraftträdandebestämmelsen

I *punkten 1* anges att lagen träder i kraft den 1 februari 2018.

Av *punkten 2* följer att fartyg som är registrerade som skepp men som till följd av den nya definitionen av skepp framöver kommer att vara båtar ska överföras till fartygsregistrets båtdel.

Av *punkten 3* följer att fartyg som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel, men som besväras av inteckning, inte ska överföras till fartygsregistrets båtdel. Upphör fartyget senare att vara besvärat av inteckning ska registermyndigheten omedelbart överföra det till fartygsregistrets båtdel. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

Av *punkten 4* följer att så länge en båt till följd av *punkten 3* fortfarande är upptagen i fartygsregistrets skeppsdel ska den behandlas som ett skepp. Emellertid får inga nya inteckningar beviljas.

Av *punkten 5* följer att ett skeppsbygge som ska bli ett fartyg med en största skrovlängd som inte överstiger 24 meter, dvs. en båt, och som vid ikraftträdandet är registrerat i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel inte ska avföras ur det registret på grund av sin skrovlängd. Det ska också fortsatt behandlas som ett skeppsbygge. Om en inteckning gäller, söks eller beviljas i ett sådant skeppsbygge ska bestämmelserna om registrering i fartygsregistrets skeppsdel tillämpas. Om båten registreras i far-

tygsregistrets skeppsdel, ska även en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över dit. Så länge den nu aktuella registreringen i skeppsbyggnadsdelen består är det möjligt att beviljas nyinteckning i skeppsbygget.

Av *punkten 6* följer att om en båt som avses i punkt 5 upphör att besväras av inteckning så ska båten omedelbart överföras till fartygsregistrets båtdel. Överföringen ska på lämpligt sätt meddelas ägaren.

Punkten 7 motsvarar punkten 4 för skeppsbyggen som till följd av punkten 5 registrerats i fartygsregistrets skeppsdel.

Av *punkten 8* följer att sådan överföring som avses i punkterna 2, 3 och 6 fram till den 1 februari 2020 får genomföras utan beaktande av reglerna om inskrivningsdagar.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

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

1 kap.

6 §

Paragrafen ändras. I paragrafen görs ett förtydligande för att markera att indelningen av fartyg i skepp och båtar avser lagen och att den indelningen skiljer sig från den som föreslås gälla enligt sjölagen. Anledningen till att den nuvarande indelningen här behålls är att beskattningen av fartygsbränsle i annat fall indirekt skulle komma att ändras.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Ikraftträdandebestämmelsen

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 februari 2018. Övervägandena finns i avsnitt 8.

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 anmälningskyldighet enligt första eller andra stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av registermyndigheten.

Avregistrering

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

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

9 § Anmälan om avregistrering ska ske skriftligen.

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

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

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

Förfarandet i pråmregistreringsärenden

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

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

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

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

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

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

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

Överklagande

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

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

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

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

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

18 § Kustbevakningen, Tullverket och Polismyndigheten biträder registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan

Bilaga 1

författning om registrering och identifiering av pråmar och flytande utrustning följs. Dessa myndigheter har, liksom registermyndigheten, för detta ändamål rätt till tillträde till pråm eller flytande utrustning. De ska underrätta registermyndigheten om försummelser att följa bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

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.

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

I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53–55, 59, 60, 65, 67–70 §§, 72 § andra stycket och 74–76 §§ motsvarande tillämpning.

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

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 arbetstagersidan 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 underrätta 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.

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.

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*

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.

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 §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 d § sjölagen (1994:1009),*

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

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

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

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

² Senaste lydelse 2001:379.

som anges för skepp i 2 kap. 1 § 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.

5 §³

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

³ Senaste lydelse 2001:379.

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

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

Nuvarande lydelse

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 däck- 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.

Föreslagen lydelse

2 §⁴

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 däck- 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.

⁴ Senaste lydelse 2001:379.

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

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.

1 §

Ett fartyg i allmän hamn får flyttas av hamninnehavaren, om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. *Med fartyg jämfälls 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 §⁵

Regeringen eller *efter regeringens bemyndigande Sjöfartsverket* får medge att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § skall anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

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

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

⁵ Senaste lydelse 1997:266

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 iaktas med sådana hand-

lingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling

2 §⁶

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

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

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp,
2. en båtdel som innehåller 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 §⁷

Ett skepp som förs in i fartygsregistrets skeppsdel skall ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel och får inte göra intrång i ett särpräglat namnskick, som används av en annan skepps-

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.

⁶ Senaste lydelse 2001:384.

⁷ Senaste lydelse 2001:384.

ägare.

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

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.

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

8 §⁸

Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets *skepps- eller båt*del 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 §⁹

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

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

⁸ Senaste lydelse 2001:384

⁹ 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.

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 §¹⁰

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

¹⁰ Senaste lydelse 2001:384.

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 §¹¹

Ett registrerat skepp *skall* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,

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

3. inte längre är registreringspliktigt,

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

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

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

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen *skall* ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige.

Ett registrerat skepp *ska* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,

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

3. inte längre är registreringspliktigt,

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

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

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

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen *ska* ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige.

¹¹ Senaste lydelse 2001:384.

Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

15 §¹²

Registerärenden är ärenden om
1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller skeppsbygge,
4. *inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och*

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.*

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

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

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

24 §¹³

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

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

¹² Senaste lydelse 2001:384.

¹³ Senaste lydelse 2001:384.

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

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

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

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

25 §¹⁴

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

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

¹⁴ Senaste lydelse 2001:384.

antecknas i fartygsregistrets skeppsdel. Har fartyget inte slutgiltigt avregistrerats i det utländska registret när den utsatta tiden löper ut förfaller den villkorade registreringen. Detta gäller också i fråga om villkorad registrering i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

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

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

29 §¹⁵

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

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 obehövt.

¹⁵ Senaste lydelse 2001:384.

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.

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*.

3 kap

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.

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 sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *Sjöfartsverket* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *skall* uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *skall* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

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 sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *ska* uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han *eller hon* inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *ska* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av

¹⁶ Senaste lydelse 1996:268.

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.

21 §

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

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

21 kap.

11 §¹⁷

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål *skall* *Sjöfartsverket* varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål *ska* *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer* varje år

¹⁷ Senaste lydelse 1995:1081.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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 §¹⁸

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.

¹⁸ Senaste lydelse 2007:764.

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 präm 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.

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.

¹⁹ Senaste lydelse 2013:986.

²⁰ Senaste lydelse 2013:986.

Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i Bilaga 1 första stycket vid trafik på inre vattenvägar.

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

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

1 b §²¹

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

2 §²²

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

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

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

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

4 §²³

För ett fartyg som har en *brutto-dräktighet* av minst 20 och som är ett fiskefartyg eller befordrar passagerare eller gods *skall* Transportstyrelsen fastställa fartygets minsta tillåtna fribord. Detta gäller

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

²¹ Senaste lydelse 2013:986.

²² Senaste lydelse 2013:986.

²³ Senaste lydelse 2008:378.

dock inte fritidsfartyg.

fribord. Detta gäller dock inte fritidsfartyg.

10 §²⁴

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

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.

²⁴ Senaste lydelse 2003:364.

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 in-teckning i skepp har rätt att samti-digt med ansökan ställa säkerhet i utbyte mot att inteckningshand-lingen eller inteckningen dödas innan den tid som bestämts i före-läggandet har gått till ända. Före-komsten av en säkerhet ska an-tecknas i fartygsregistrets skepps-del.

23 b §

Säkerheten ska uppgå till pant-brevets belopp samt ett tillägg om femton procent av pantbrevets belopp. Utöver detta ska säker-heten 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 motsva-rar 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 säker-heten har ställts ska inte beaktas.

Den inbetalade säkerheten ska genast placeras på ett ränte-bärande 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 in-teckningshandlingen finns i behåll eller som utgör skälig anledning att låta in-teckningen fortsätta gälla ska säkerheten återbetalas.

23 d §

Uppkommer tvist om panträtten får in-skrivningsmyndigheten 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 regel-nämnd, 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 och Ressel Rederi AB.

Sveriges lantbruksuniversitet har avstått från att yttra sig.

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