

Kopia till

Sjö- och luftfartsdirektören

Näringsdepartementet

Regelförenkling för sjöfarten

Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar förslaget och vill särskilt framhålla det positiva med att regelverket för fartygsregistrering förenklas och anpassas till rådande behov och förutsättningar samt att hanteringen av registrering och tillsyn av pråmar klargörs. Förslagen i promemorian ligger vidare helt i linje med det pågående arbetet med att förenkla regelverk och tillsyn för den nationella sjöfarten och de förändringar i fartygssäkerhetslagen som Transportstyrelsen framställt om i maj 2015. Det är av största vikt att förslagen genomförs i dessa delar för att det kommande regelverket för nationell sjöfart ska kunna träda i kraft i början av 2017. Vi vill dock trycka på att de förändringar som rör behörighet och bemanning behöver utredas ytterligare.

I syfte att bidra till att de författningsändringar som bedöms nödvändiga kan genomföras och tillämpas på ett så effektivt och rättsäkert sätt som möjligt lämnar Transportstyrelsen även konkreta förslag till justeringar i den föreslagna regleringen. Dessa förslag återfinns i bilagan till yttrandet.

Transportstyrelsens synpunkter

Om pråmar

När det gäller pråmar delar Transportstyrelsen uppfattningen att de ska behandlas som fartyg och att de därmed ska omfattas av vissa delar av lagstiftningen – med undantag för i vart fall bemannings- och behörighetslagstiftningen – och att myndigheten ska utöva tillsyn över dem. Vi anser dock att pråmars status och vilka regler som är tillämpliga för dem behöver tydliggöras i såväl förarbeten som lagstiftning. Av bilagan framgår de detaljerade förslag myndigheten lämnar med avseende på den föreslagna regleringen av pråmarna.

Om tidpunkt för ikraftträdande

Transportstyrelsen rekommenderar ett ikraftträdande redan den 1 februari 2017 för de delar som utredningen föreslår träda ikraft den 1 juli 2017. För de delar som föreslås träda ikraft den 1 juli 2018 rekommenderar vi att 3 kap. 1 och 4 §§ i fartygssäkerhetslagen träder ikraft den 1 februari 2017 och att övriga delar – härmed avses reglering som rör bemanning och behörigheter – utreds ytterligare innan tidpunkt för ikraftträdande fastställs.

Skälen till rekommendationerna är att den 1 juli 2017, då regleringen för registrering, pråmar m.m. föreslås träda ikraft, inte är en optimal tidpunkt för nya bestämmelser att träda i kraft eftersom sjöfarten då är mitt uppe i sin högsäsong. Vi ser därför gärna att detta datum tidigareläggs så att bestämmelserna finns på plats inför en stundande högsäsong istället. Transportstyrelsen har dessutom tidigare framställt om ändringar i fartygssäkerhetslagen som bl.a. omfattar ändring från brutto till meter för fartcertifikat och fribord. Ändringarna är ett led i arbetet med ett nytt regelverk och tillsynssystem för nationell sjöfart som planeras träda ikraft den 1 januari 2017. Transportstyrelsen har starka önskemål om att även ändringar i regleringen för registrering, pråmar m.m. sammanfaller med tidsplanen för det nya nationella regelverket. Då ett nytt fartygsregistersystem ska driftsättas samtidigt som ändringarna träder ikraft har vi dock kommit fram till att ändringarna inte bör träda i kraft vid årsskiftet utan bör skjutas fram en månad.

När det gäller förslaget till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare är Transportstyrelsens önskemål att lagen träder ikraft så snart som möjligt och, som det har föreslagits, innan övriga delar av förslagen reglering träder i kraft. Därigenom får vi bättre möjlighet att uppfylla syftet med lagen, det vill säga att rensa upp i registret innan övrig lagstiftning träder ikraft.

Om förslagets påverkan på bemannings- och behörighetsfrågor

För att kunna bedöma de verkningar förslaget skulle ha på bemannings- och behörighetsfrågor krävs en fördjupad utredning som belyser konsekvenserna av förslaget inbegripet de effekter det får på såväl sjösäkerhet som tillgänglighet. Transportstyrelsen har inte, inom ramen för det uppdrag myndigheten har och för de föreskrifter vi ansvarar för, genomfört någon sådan utredning. Så här långt kan vi dock konstatera att förslaget – som uppskattningsvis rör 140 ”nydefinierade” fartyg som kommer att omfattas av regelverket och ungefär lika många som gör det idag men som inte kommer att göra det efter ändringarna – på ett eller annat sätt i sak kommer att påverka alla svenska sjömän som står i begrepp att skaffa, redan har eller tänker förnya en behörighet för däckstjänstgöring, alltifrån lättmatroser till sjökaptener. Dessutom kommer rättigheterna som följer av en avlagd examen eller en innehavd behörighet att förändras vad det gäller bland annat möjligheterna

att föra fartyg. Ändringarna skulle bland annat innebära utökade rättigheter i inre fart för den som har exempelvis behörighet klass VIII, klass VII eller klass V men även för den som endast har avlagt en fartygsbefälsexamen klass VIII. För vissa behörigheter kan istället de rättigheter man åtnjuter idag begränsas på motsvarande sätt som beskrivs ovan när det gäller utökade rättigheter. Totalt finns för närvarande 14947 däcksbehörigheter utfärdade som fördelas på 10 behörighetskategorier. Innan en fördjupad utredning har genomförts har inte Transportstyrelsen möjlighet att uppskatta det exakta antalet sjömän som kommer att beröras eftersom den enskilde sjömannen kan ha flera behörigheter, både som manskap och som fartygsbefäl. Av samma skäl är det svårt att bedöma tidpunkt för ikraftträdande och hur eventuella övergångsregler skulle behöva utformas.

Om behovet av övergångsbestämmelser

Idag finns det ett okänt antal pråmar i fartygsregistrets skeppsdelen som när de föreslagna regeländringarna träder i kraft istället ska finnas i pråmdelen. En del av dessa pråmar har inteckningar och kan därför inte föras över till pråmdelen. Transportstyrelsen förordar att det införs övergångsbestämmelser som innebär att dessa pråmars inteckningshandlingar inte får omsättas med giltig verkan efter det att de nya reglerna träder i kraft. Det bör även införas övergångsbestämmelser om att dessa pråmar inte får nyintecknas. Transportstyrelsen menar att en sådan reglering är nödvändig för att vi ska kunna flytta över samtliga pråmar till pråmdelen istället när de nya reglerna trätt i kraft.

Vad gäller de pråmar som ska flyttas över till pråmdelen och som inte har inteckningar ser Transportstyrelsen inte att det kommer att vara möjligt för oss att flytta över den stora mängd som det är fråga om på den första inskrivningsdag som infaller efter det att de föreslagna lagändringarna trätt i kraft. För att det på ett rättssäkert sätt ska vara möjligt att göra den överföring som krävs behöver vi åtminstone sex månader på oss att genomföra överföringen. Transportstyrelsen förslår därför att det införs övergångsbestämmelser som gör det möjligt för Transportstyrelsen att, utan beaktande av inskrivningsdagar, under en övergångsperiod om sex månader föra över pråmar från skeppsdelen till pråmdelen.

Av samma skäl som anförs ovan för pråmar finns idag även ett stort antal fartyg i fartygsregistrets skeppsdelen som ska finnas i båtdelen när regeländringarna träder i kraft. Det behövs därför övergångsbestämmelser som ger utrymme för att även inteckningshandlingar hos berörda båtar inte får omsättas med giltig verkan efter det att de nya reglerna träder i kraft. Det bör även införas övergångsbestämmelser om att dessa båtar inte får nyintecknas på samma sätt som ovan och av samma skäl.

I likhet med ovan vad gäller pråmar utan inteckningar kommer det vid överföringen av blivande båtar som saknar inteckningar att röra sig om ett stort arbete. Transportstyrelsen föreslår därför även i detta fall att det införs övergångsbestämmelser som gör det möjligt för oss att, utan beaktande av in-skrivningsdagar, under en övergångsperiod om sex månader föra över båtar från skeppsdelen till båtdelen.

Om konsekvenser av föreslagen reglering

Förslaget bedöms påverka Transportstyrelsens ramanslag vad gäller anslagsposten avgifter på områdena registerhållning, tillståndsprövning och tillsyn.

När det gäller registerhållningen sker påverkan främst genom den överflyttning av fartyg mellan registren som behöver äga rum och som är en tillkommande uppgift för myndigheten. Enligt förslaget ska finansieringen av överflyttning inte ske genom att en avgift för överflyttningen tas ut av fartygsägarna. En möjlighet är därmed att överflyttningen finansieras genom att särskilda medel för detta avsätts i det skattefinansierade förvaltningsanslaget. Om detta inte anses möjligt bedömer Transportstyrelsen att kostnaderna för överflyttningen skulle behöva finansieras genom avgiftsfinansierat förvaltningsanslag och täckas med en allmän höjning av registerhållningsavgiften. Det senare alternativet skulle dock enligt vår bedömning innebära en avsevärd höjning av avgiften i fråga.

Avseende tillståndsprövningen bedömer Transportstyrelsen, utifrån den kunskap vi har i nuläget och efter en grov uppskattning, att vårt arbete med att utreda och analysera konsekvenserna för de delar som rör bemanning och behörigheter kommer att ta cirka 350 timmar. Rent konkret behöver vi i tillägg till detta se över alla behörigheter och personliga certifikat så att berörda behörigheter och certifikat anpassas till modellen med 15 meter. För att exemplifiera konsekvenserna i denna del skulle det uppskattningsvis, om en sådan översyn kan ske med hjälp av systemstöd, ta 15 minuter att gå igenom befintliga behörigheter och certifikat och utfärda nya handlingar. Eftersom vi bedömer att det rör sig om runt 10 000 behörigheter skulle den totala arbetsinsatsen för Transportstyrelsen vara 2500 timmar. Sammanfattningsvis behöver det avgiftsfinansierade förvaltningsanslaget utökas för dessa uppgifter.

Slutligen bedöms förslaget innebära att det avgiftsfinansierade förvaltningsanslaget behöver utökas något med avseende på myndighetens tillsynsarbete. Behovet uppstår mot basis av att tillsynsinsatserna kommer att öka som en följd av de föreslagna regleringarna men vi kan i dagsläget inte uppskatta omfattningen.

Övrigt

Delegering

Med avseende på starka önskemål från sjöfartsbranschen om att Transportstyrelsen ska delegera ytterligare uppgifter inom sjöfartsområdet kan de föreslagna reglerna behöva kompletteras där så är möjligt så att delegering är möjlig. Om behov finns bistår vi gärna regeringskansliet med att identifiera var sådana kompletteringar skulle kunna bli aktuella.

Utdömmande av vite

Av bestämmelser i sjölagen, förslaget till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart samt lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. framgår det att registermyndigheten får förelägga den som försummat sin skyldighet att fullgöra lagstadgade krav och att föreläggandet får förenas med vite. Det framgår även att det är registermyndigheten som ska pröva frågan om utdömandet av vitet. Transportstyrelsen vill här ur rättssäkerhetssynpunkt lyfta frågan gällande lämpligheten i att det är samma myndighet som förelägger vid vite och som sedan även prövar om vitet ska dömas ut. Vi föreslår att det istället är en domstol som prövar frågan om utdömandet av vitet.

Förändring av inskrivningsdag

Transportstyrelsen har för avsikt att lämna in en framställan om att hantera begreppet inskrivningsdag på samma sätt som Lantmäteriverket idag gör för fastighetsregistret. Detta skulle kortfattat innebära att samtliga ärenden som tillhör en viss inskrivningsdag först diarieförs och därefter kan varje enskilt ärende färdigbehandlas. Systemet med så kallat dagsgodkännande kan genom denna hantering avskaffas.

Det är här viktigt att poängtera att reglerna om att inskrivningsärenden ska tas upp på inskrivningsdag fortsatt finns kvar. Handlingarna måste fortsatt ha kommit in innan klockan tolv för att kunna hanteras på aktuell inskrivningsdag. Handlingar som kommer in efter klockan tolv ska precis som nu anses ha kommit in nästföljande inskrivningsdag. Den skillnad som skulle bli jämfört med nu är att något beslut i ärendet inte måste fattas samma kalenderdag, utan detta kan vänta till exempelvis nästföljande kalenderdag utan att det påverkar inskrivningsdagen.

Detta ärende har beslutats av GD-stabschefen Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschefen Katrin Sundholm, projektledaren Daniel Hellström och strategen Katarina Wigler, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef

Bilaga med Transportstyrelsens förslag till justeringar

Allmänt om begrepp

Transportstyrelsen rekommenderar att följande begrepp i den föreslagna regleringen förtydligas:

- Pråm, när det rör sig om exempelvis farkoster eller flytande utrustning som inte är fartyg utan eget framdrivningsmaskineri, framförallt med avseende på skrovlängd, djupgående och volymgräns.
- Affärsmässigt.
- Fritidsfartyg eftersom begreppet har varit föremål för flera rättsfall och eftersom myndigheten får många frågor som rör exempelvis antal ombordvarande, ombordanställda och företeelsen ”paying crew”.
- Begrepp som skrovets största längd, största skrovlängd, skrovlängd m.m. kan behöva förtydligas så att det framgår vad som ingår i begreppet skrov (exempelvis skrov och varaktigt integrerade och deplacerande tillbehör, men inte tillfälligt eller löst anbringad utrustning).

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

4 §

Transportstyrelsen menar att definitionerna av pråm respektive flytande utrustning i 4 § bör utvecklas i syfte att förtydliga begreppen, samt ändras så att tillämpningsområdet harmoniserar bättre.

Ordet skrovlängd kan vara otillräckligt, då det inte är självklart vad som ska anses innefattas i själva skrovet. Möjligen kan detta utvecklas i författningskommentarerna istället för att införas i författningstexten. Den fullständiga definitionen kan i så fall vara ”skrov och varaktigt integrerade eller deplacerande tillbehör, men inte tillfälligt eller löst anbringad utrustning”.

Beräkningsparametern djupgående bör ersättas med skrovets mallade djup eftersom ett djupgående kan variera exempelvis beroende på ombordförd last eller tillfälligt anbringad utrustning.

Om den flytande utrustningens volym är tänkt att motsvara den normala volymen av en 5 meters pråm ($5 \text{ m} \times 3,5 \text{ m} \times 1 \text{ m} = 17,5 \text{ m}^3$) bör den angivna volymgränsen sänkas till 20 kubikmeter. Denna ändring medför också att man inte riskerar att tappa registreringsplikt och tillsyn på en allt vanligare flytande utrustning, s.k. combifloats eller liknande som är små lådor på omkring 25 kubikmeter eller större och som sammanfogas i varierande konfigurationer till stora flytande arbetsplattformar.

Paragrafens föreslagna formulering innebär att vissa pråmar kommer falla utanför den tilltänkta lagstiftningen. Förslaget innebär t.ex. att de pråmar som används till fritidsändamål (exempelvis bostad) inte kommer att omfattas av någon lagstiftning. Dessa pråmar kommer inte att kunna registreras vilket idag ställs som krav av vissa hamnar för att pråmarna ska få kajplats.

9 §

Transportstyrelsen instämmer i att det ska vara möjligt att vidta åtgärder gentemot den som inte fullföljer sin skyldighet att anmäla pråmen eller den flytande utrustningen för avregistrering. Vi ställer oss dock frågande till att den som inte fullföljer sin skyldighet ska dömas till penningböter. Enligt föreslagen lydelse i 7 § förslag till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart får registermyndigheten förelägga den som inte anmält registrering av eller anmält sitt förvärv av registreringspliktig pråm eller flytande utrustning att inom föreskriven tid fullgöra denna skyldighet. Föreläggandet får förenas med vite. Vad gäller skepp och skeppsbyggen så stadgas det i 2 kap 20 § sjölagen att registermyndigheten ska förelägga den som underlåtit att anmäla registrering, avregistrering eller förvärv att fullgöra denna skyldighet. Även i dessa fall får föreläggandet förenas med vite.

Transportstyrelsen är medveten om att de föreslagna lydelsena i 7 och 9 §§ i förslag om lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart motsvarar 6 och 8 §§ lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Vi förespråkar dock en enhetlighet gällande de påtryckningsmedel som kan användas för efterlevnad av den registrerings- och avregistreringsplikt samt den skyldighet att anmäla förvärv som finns avseende fartyg samt pråmar och flytande utrustning. Med anledning av att vite är ett effektivare och snabbare sätt jämfört med att åtalsanmäla förordrar vi att vite ska vara det påtryckningsmedel som registermyndigheten kan använda sig av. Vi föreslår därför att föreslagen lydelse av 9 § förslag till lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart och 8 § lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart ändras på så sätt att registermyndigheten får förelägga den som underlåtit att anmäla pråm eller flytande utrustning respektive båt för avregistrering att fullgöra denna skyldighet. Vidare att föreläggandet får förenas med vite.

11 §

Av paragrafen framgår det att det är regeringen som får meddela närmare föreskrifter om förfarandet i pråmregisterärenden. Transportstyrelsen föreslår att paragrafen ändras till ”Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i

prämregistreringsärenden...”. Detta för att möjliggöra att registermyndigheten i framtiden kan få en föreskriftsrätt om det visar sig lämpligt. Förslaget baseras på tidigare erfarenheter och bedöms möjliggöra såväl en snabbare förändringsprocess som en mer effektiv registerhållningsverksamhet.

15 §

Det framgår av paragrafen att ett beslut av registermyndigheten i ett prämregisterärende får överklagas till Stockholms tingsrätt. Transportstyrelsen rekommenderar att dessa frågor skulle kunna prövas av förvaltningsrätten istället. Fartygsregistrets prämndel är offentligt och de beslut som det här är fråga om fattas av en förvaltningsmyndighet. Därmed borde denna typ av frågor kunna prövas av förvaltningsrätten. Här kan en jämförelse göras med överklaganden av beslut som gäller ärenden i luftfartygsregistret. I förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. anges det inte något särskilt om överklagandeinstans, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen i 22 a § förvaltningslag (1986:223) blir tillämplig.

Förslag till lag om avregistrering av fartyg med okänd ägare

Transportstyrelsen ställer sig positiv till den möjlighet som den föreslagna lagen om avregistrering av fartyg med okänd ägare ger. Vid en genomgång av fartyg i fartygsregistret har vi uppmärksammat ett antal fartyg som är registrerade i fartygsregistret men som egentligen inte borde vara registrerade och där det bedömts som omöjligt att komma fram till en lösning.

På sidan 112 i utredningen framgår det att syftet med lagen är att rensa upp i registret och söka få bort fartyg där ägarna inte längre går att spåra på grund av att fartyget sålts utomlands eller att den registrerade ägaren är avliden sedan länge. Denna skrivning i promemorian har Transportstyrelsen tolkat som uttömmande. En så snäv möjlighet till avregistrering genom kungörelsedelgivning kommer medföra att många av de fartyg som vi vid vår genomgång bedömt som omöjliga att avregistrera fortsatt kommer vara felaktigt registrerade i fartygsregistret. För att uppfylla syftet med lagen, det vill säga att rensa upp i registret, förordar vi en utökad möjlighet till avregistrering efter kungörelsedelgivning.

Vid genomgången har Transportstyrelsen kommit fram till att fartyg som ingår i följande grupper inte kommer att omfattas av den föreslagna lagen:

- Fartyg vars ägare fusionerats. Då rättsverkan av en fusion är att det överlåtande bolagets tillgångar och skulder övergår till det övertagande bolaget finner Transportstyrelsen det tveksamt om dessa fartyg omfattas av den föreslagna lagtexten. Den problematik som uppstår är att det övertagande bolaget ofta inte vet om att det funnits något fartyg i det överlåtande bolagets ägo, än mindre vet de vad som hänt med fartyget.

Vi förespråkar därför att ordalydelsen i den föreslagna lagtexten ändras så att även dessa situationer omfattas.

- Fartyg som uppgetts som förlist/upphugget men där det saknas möjlighet att verifiera att så har skett, vanligen på grund av att det har gått väldigt lång tid sedan händelsen. I dessa situationer är inte ägaren okänd, utan fartygen existerar inte längre och ägs därmed inte av någon. Vi förespråkar att den föreslagna lagtexten ändras så att även dessa situationer omfattas.
- Fartyg som sålts till utlandet och där säljaren inte kan spåra köparen samt saknar handlingar för att få skeppet avregistrerat. I de situationer där den registrerade ägaren vet vem denne sålt fartyget till i utlandet kommer inte fartyget att kunna avregistreras med stöd av den föreslagna lagstiftningen. Dessa situationer kommer då att förbli olösta och fartygen kommer felaktigt att ligga kvar i registret. Då det inte föreligger någon registreringsplikt för den utländske ägaren förespråkar vi att den föreslagna lagtexten ändras så att även dessa situationer omfattas.

Med anledning av ovanstående redogörelse föreslår Transportstyrelsen att det i namnet på den föreslagna lagen läggs till med mera och att ordalydelsen i den föreslagna lagtexten ändras så att även fartyg vars ägare fusionerats omfattas. Ett tillägg behövs också avseende att registermyndigheten ska kunna kungöra uppgifter om avregistrering från den registrerade ägaren på grund av att fartyget har förolyckats, huggits upp eller annars förstörts eller att fartyget är sålt till utlandet.

De ovan nämnda situationerna kommer också fortsättningsvis att uppstå även om de föreslagna regelförenklingarna träder i kraft. Det medför att när den föreslagna lagen om avregistrering av fartyg med okänd ägare upphör att gälla kommer det efter en tid åter att finnas fartyg i fartygsregistret som egentligen inte borde vara där, men som Transportstyrelsen saknar möjlighet att avregistrera. Vi förespråkar därför att myndigheten ges ett större mandat för att kunna upprätthålla ett fartygsregister med relevant och kvalitativ information.

Förslag till lag om ändring i lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

4 §

I 4 § andra stycket regleras att vissa båtar som används yrkesmässigt ska registreras. Enligt punkt 2 kommer båtar som används för exempelvis befordran av gods, fiske m.m. att även fortsättningsvis ha krav på registrering från fem meter. Enligt punkt 1 ska däremot båtar som används för yrkesmässig befordran av passagerare registreras först då båten är konstruerad för att föra fler än tolv passagerare. En sådan skrivning skulle undanta

ca tusen fartyg från registreringsplikt, vilka används för yrkesmässig befordran av tolv eller färre passagerare och som har en längd mellan 5 och 15 meter. Transportstyrelsen kan inte se att det finns några överväganden kring en sådan förändring, och antar därmed att det är en felskrivning i förslaget.

8 §

Av paragrafens nuvarande lydelse framgår det att den ägare som underlåter att anmäla sin båt för avregistrering när någon av avregistreringsgrunderna i 7 § 1-3 punkterna föreligger ska dömas till penningböter. Precis som Transportstyrelsen anfört gällande pråmar instämmer vi i att det ska vara möjligt att vidta åtgärder gentemot den som inte fullföljer sin skyldighet att anmäla sin båt för avregistrering. Vi ställer oss dock frågande till att den som inte fullföljer sin skyldighet ska dömas till penningböter och rekommenderar alltså en lösning med föreläggande kombinerat med vite även här.

10 §

Av den nuvarande paragrafen framgår det att det är regeringen som får meddela närmare föreskrifter om förfarandet i båtregisterärenden. Transportstyrelsen föreslår att paragrafen ändras till ”Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i båtregistreringsärenden ...” för att möjliggöra att registermyndigheten i framtiden kan få en föreskriftsrätt om det visar sig lämpligt. Förslaget baseras på tidigare erfarenheter och bedöms möjliggöra såväl en snabbare förändringsprocess som en mer effektiv registerhållningsverksamhet.

14 §

Det framgår av paragrafens nuvarande lydelse att ett beslut av registermyndigheten i ett båtregisterärende får överklagas till Stockholms tingsrätt. Transportstyrelsen föreslår mot bakgrund av samma skäl som anförts tidigare i yttrandet när det gäller överklagandeinstans att dessa frågor ska kunna prövas av förvaltningsrätten.

Förslag till lag om ändring i sjölagen

I och med ändringen av skeppsbegreppet minskar antalet fartyg som enligt skeppsmättningsförordningen måste mätas med avseende på brutto- och nettodräktighet. Enligt många återförsäljare är det idag mycket bråttom med registrering och skeppsmätning vid en försäljning av fritidsskepp. Det beror på att många köpare behöver använda fartyget som pant för lån. Transportstyrelsen är medveten om att det finns andra finansieringsformer och att bankföreträdare har varit involverade i utredningen men vill ändå flagga för att eventuella konsekvenser för fritidsbåtsbranschen kan behöva utredas ifall denna möjlighet försvinner när skeppsgränsen flyttas.

Begreppet största längd bör definieras eftersom det förekommer i en mängd olika varianter som alla ger olika värden. Längden L, fribordslängd och skrovlängd är alla olika definitioner av längd som inte ger samma värde. Exempelvis är skrovlängden måttet mellan akter och för medan fribordslängd är en tänkt linje dragen där fribordsdäcket börjar och slutar. Båten kan emellertid ha utstickande delar under fribordsdäck, vilket innebär att en sådan båt skulle ha en skrovlängd som är längre än fribordslängden.

I anslutning till definitionsändringen i sjölagen bör det observeras att förändringen av definitionen av skepp medför att fartyg under 24 meter inte kommer att omfattas av krav på skeppsmätning enligt förordningen om skeppsmätning. Innan brutto är helt rensat ur regelverket för dessa fartyg kan fartygen trots detta behöva skeppsmätas även om de enligt nya definitionen inte är skepp. Detta kan exempelvis hanteras genom ett övergångskrav i förordningen om skeppsmätning innebärande att även båtar i vissa fall ska skeppsmätas.

Transportstyrelsen befarar att utredningen inte har identifierat all lagstiftning som behöver ändras med anledning av övergången från brutto till meter och som kan påverka fartyg under 24 meter eller cirka 100 brutto då vi menar att exempelvis 18 kap 1 § sjölagen kan påverkas av en sådan förändring. Vi bifogar en lista till yttrandet över vad myndigheten kan se som skulle kunna påverkas.

1 kap. 1b §

Av föreslagen lydelse framgår det att ett medgivande får lämnas för högst fem år. Av författningskommentaren till paragrafen och även av motiven på sidan 77 i promemorian framgår det att det inte finns något som hindrar att medgivandet förnyas inför det att femårsperioden löper ut. Förslag på någon sådan bestämmelse har dock inte förts in i paragrafen. I 1 kap 1c § finns emellertid en skrivelse gällande att medgivandet kan förlängas. Transportstyrelsen förordar att en liknande skrivelse förs in i 1b §. I samband med detta önskar Transportstyrelsen förtydligande gällande för hur lång tid förlängning av medgivandet kan ske.

Det framgår av den föreslagna lydelsen att tillstånd för registreringen ska inhämtas från den utländska registermyndigheten. Emellertid är det inte självklart att den utländska registermyndigheten har bemyndigande att lämna ett sådant tillstånd. Transportstyrelsen föreslår därför följande ändring ”den utländska registermyndigheten eller annan myndighet eller organ i den staten som har rätt att lämna sådant tillstånd”.

1 kap. 1c §

Av motiven på sidan 82 i promemorian framgår det att rättsverkan av ett medgivande om att skeppet ska ges en annan nationalitet under medgivandetiden är att förhållandena ombord till alla delar kommer att styras av regleringen i den nya flaggstaten och att Transportstyrelsens tillsynsansvar över skeppet upphör. Av föreslagen lydelse i 1c § framgår det att skeppet fortsatt ska ses som svenskt avseende registrering, inskrivning av äganderätt, inteckning och upplåtelse av panträtt. Vi vill här ta upp om det inte borde krävas att behörig myndighet eller organ i den tilltänkta nya flaggstaten lämnar ett intyg om att de kommer att överta tillsynen av aktuellt skepp. Det finns annars en risk att det inte sker någon tillsyn. Även om skeppet inte ska ses som svenskt under den period som medgivandet gäller är skeppet registrerat i det svenska fartygsregistret och det finns intressenter i Sverige som kan lida förlust av att det inte sker någon tillsyn av skeppet. Vi föreslår därför att det förs in en bestämmelse gällande att det krävs ett intyg från registermyndigheten eller annan myndighet eller organ i den tilltänkta nya flaggstaten om att de kommer att överta tillsynen av aktuellt skepp.

Transportstyrelsen önskar även ett förtydligande gällande för hur lång tid förlängning av medgivandet kan ske.

1 kap 2 §

Av paragrafen framgår det att informationen i fartygsregistret bland annat ska vara uppdelat i en skeppslegodel. Transportstyrelsen vill här lyfta fram att det vedertagna begreppet för den aktuella avtalsformen inom branschen är bareboatcharter och att den föreslagna skeppslegodelen därför skulle kunna heta bareboatcharterdel.

1 kap 6 §

Av paragrafens föreslagna lydelse framgår det att registermyndigheten inte får godkänna namn som är ägnade att väcka anstöt, medan det i motiven på sidan 80 framgår att registermyndigheten ska få rätt att avslå en sådan ansökan. Transportstyrelsen vill här lyfta fram att vi vill ha rätten att avslå en sådan ansökan, inte en skyldighet att göra det. Transportstyrelsen vill även lyfta fram att det skulle vara önskvärt med ett annat ordval än ”är ägnat att väcka anstöt”, exempelvis kan ”kan antas verka stötande” användas istället.

Det framgår av den föreslagna lydelsen att registermyndigheten får förelägga ägaren att bestämma ett namn och att föreläggandet får förenas med vite. Det framgår dock inte av paragrafen vem det är som ska utdöma vitet.

Transportstyrelsen vill lyfta frågan huruvida det kvarstår något behov av att anteckna statsskeppsnamn. Anledningen till att det finns möjlighet att anteckna statsskeppsnamn är för att staten ska kunna förbehålla sig rätten till namnen utan att någon annan använder dessa. Transportstyrelsen kan tillhandahålla signaler till statsskepp utan att någon anteckning om namn sker.

2 kap. 25 §

Av föreslagen lydelse framgår det att det ska vara möjligt att villkorligt registrera ett skepp i det svenska fartygsregistrets skeppsdelen under en månad. Av bestämmelsen framgår det dock inte hur många gånger det är möjligt att beviljas en villkorlig registrering. Transportstyrelsen önskar därför ett förtydligande gällande detta. Om det är så att det är möjligt att ansöka om och beviljas villkorlig registrering flera gånger, önskar vi förtydligande om en viss tid måste ha förflutit sedan den förra ansökan.

Enligt motiven får dessa fartyg svensk nationalitet och Transportstyrelsen övertar tillsynsansvaret. Bör detta framgå av lagstiftningen?

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen

Transportstyrelsen har den 28 maj 2015 framställt om ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Bakgrunden till framställan är att vi avser att införa ett nytt nationellt regelverk och tillhörande tillsynssystem för att förenkla för den nationella sjöfarten. I vissa delar berör framställan samma paragrafer i fartygssäkerhetslagen som de förslag som lämnas i utredningen, exempelvis övergång från brutto till fartyglängd som underlag för krav på fartcertifikat och fribord. I huvudsak är förslagen i promemorian i linje med vår framställan, men det finns några skillnader. Exempelvis föreslår vi en annan tid för ikraftträdande och att befintliga fartyg som får krav på certifikat och fribord vid övergången från brutto till meter undantas från kravet. I de delar som promemorian föreslår ändringar i fartygssäkerhetslagen som berörs av vår framställan hänvisar vi till de förslag som framgår av framställan, inklusive motivering och konsekvensutredning.

När det gäller behovet av tillsyn för pråmar finns två huvudsakliga användningsområden som regleringen behöver omfatta:

- 1 Stillaliggande för sjöarbeten exempelvis muddring, upplag eller plattform för olika entreprenadarbeten. Detta nyttjande behöver tillsyn och regelverk för dokumentation, skrov, fribord, stabilitet och därutöver beroende på användningsområde och utrustning även regler och tillsyn av lastsäkring, brand, el, miljö och relevanta skyddsanordningar och arbetsmiljö.

- 2 Sjötransport då pråmen antingen förflyttas mellan arbetsplatser eller exempelvis transporterar muddermassor eller byggmaterial, då kan det behövas utföras tillfälliga jobb ombord, exempelvis förtöjning. Utöver reglerna under punkt 1 borde då eventuell tillfälligt ombordvarande personal anses tillhöra bogserbåten eller pushern och därmed omfattas av nämnda fartygs säkerhetsorganisation och säkerhetsutrustning. Vidare ska hela ekipaget omfattas av gemensamma regler för navigation, lanternor, dagsignaler och bogsering.

Det blir också allt vanligare att sammankoppla, vanligtvis genom bultförband flera små pråmar eller flytande utrustning som inte utgör fartyg, exempelvis s.k. combifloats, till ett större ekipage. Om en sådan sammankoppling påverkar hela ekipagets styrka, stabilitet eller fribord ska det sammankopplade ekipagets egenskaper uppfylla gällande regelverk.

Det bör övervägas om fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde behöver utvidgas ytterligare för pråmar som inte utgör fartyg, i synnerhet med avseende på 6 kap. 1 § första stycket 3, 6 kap. 2 § första stycket 1, 7 kap. 2 § 3, 7 kap. 11 §, 7 kap. 11 a §, 8 kap. 1 § första stycket 4, 8 kap. 2 § 2, 3, 4 och 10, 8 kap. 3 § 1, 3 och 12, och 8 kap. 5 §.

Vad gäller 3 kap. 1 a § tredje stycket bör man överväga att utesluta flytande utrustning som inte utgör fartyg från tillämpningsområdet för att uppnå större överensstämmelse med direktiv 2006/87/EG om inlandssjöfart.

Pråmar och flytande utrustning vilka inte utgör fartyg bör kunna utmönstras i 3 kap. 1 § tredje stycket eftersom dessa farkoster inte omfattas av krav på fartcertifikat enligt lagen.

Förslag till lag om ändring i lagen om dödande av förkommen handling

23 a §

Av föreslagen lydelse framgår det att det finns möjlighet att ställa säkerhet i utbyte mot att in-teckningshandlingen eller in-teckningen dödas och att förekomsten av en säkerhet ska antecknas i fartygsregistrets skeppsdel. Av motiven på sidan 65 i promemorian framgår det att säkerheten ska deponeras hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen föreslår att det i paragrafen förs in en skrivelse gällande att säkerheten ska ställas hos inskrivningsmyndigheten.

Det framgår av den föreslagna paragrafen att in-teckningshandlingen eller in-teckningen får dödas innan den tid som bestämts i föreläggandet har gått till ända. Transportstyrelsen föreslår att ändring i paragrafen görs på så sätt att dödning får ske omedelbart efter det att säkerhet har ställts i enlighet med bestämmelserna i lagen.

23 b §

Av den föreslagna lydelsen framgår det att säkerheten ska uppgå till pantbrevets belopp. Det framgår av den föreslagna 23 a § att förfarandet ska gälla för dödande av såväl inteckningshandling som inteckning. Pantbrev och inteckning behöver dock inte nödvändigtvis vara lika stora. Genom exempelvis 3 kap. 28 § sjölagen finns möjligheten att byta ut ett pantbrev mot två eller flera nya pantbrev. Transportstyrelsen föreslår därför att säkerheten istället ska uppgå till inteckningens belopp.

Det framgår av andra styckets författningskommentar att det i vissa situationer kan bli fråga om att fördela beloppet mellan panthavare och den som ställt säkerheten. Genom den formulering som används i andra stycket framstår det dock som att endast en kan lyfta beloppet och räntan. Transportstyrelsen förordar att det i lagtexten på ett tydligare sätt bör framgå att det kan bli fråga om att fördela beloppet mellan panthavare och den som ställt säkerheten.

23 c §

Av paragrafens författningskommentar framgår att det är Transportstyrelsen som ska besluta om en säkerhet ska återbetalas eller inte. Det vore av rätts-säkerhetsskäl bra om det finns möjlighet till en domstolsprövning. I exempelvis en situation där Transportstyrelsen bedömer att panthavaren inte visat sin rätt medan denne anser att så har skett, bör panthavaren kunna få en domstolsprövning innan säkerheten återbetalas. Den som ställt säkerheten bör på samma sätt kunna få en domstolsprövning om Transportstyrelsen väljer att inte återbetala säkerheten trots att den som ställt säkerheten anser att så bör ske. Transportstyrelsen föreslår därför att en bestämmelse gällande möjlighet till domstolsprövning förs in i den föreslagna paragrafen.

Transportstyrelsen föreslår även att det bör anges i lagtexten att det är inskrivningsmyndigheten som ska återbetala säkerheten.

Luffartyg

Transportstyrelsen ansvarar för dödande av förkomna handlingar för såväl luftfartyg som för fartyg. De skäl som framförts i utredningen och som talar för en förändring i lagen om dödande av förkommen handling och som möjliggör ett deponeringsförfarande för fartyg omfattar även luftfartyg. De föreslagna förändringarna i nämnda lag behöver således även inkludera luftfartyg.