

Datum
2025-09-08
Ert datum
2025-06-10

Dnr/Beteckning
TSG 2025-8196
Er beteckning
JU2023/02585

Regeringskansliet
Justitiedepartementet

ju.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss – Transportstyrelsens Framställan om ändring i sjölag m.m.

Sammanfattning

Transportstyrelsen står fortfarande bakom de förslag som myndigheten har lämnat i framställan, men lämnar några kompletterande förslag.

Sedan framställan skickades in i november 2023 har Transportstyrelsen, bland annat mot bakgrund av förändringar i omvärlden, identifierat ytterligare behov av att modernisera den lagstiftning som rör registreringsåtgärder i fartygsregistret. Myndigheten bedömer att det utöver förslagen i framställan finns följande behov av förändringar:

- Införande av beslutsdag istället för inskrivningsdag.
- Möjlighet för redare att få beslut utanför kontorstid.
- Möjlighet att ge in handlingar elektroniskt med elektronisk signatur.
- Kompletterande behov vad gäller borttagande av underskriftskrav på registerutdrag.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen står fortfarande bakom de förslag som myndigheten har lämnat i framställan, men lämnar några kompletterande förslag.

Sedan framställan skickades in i november 2023 har Transportstyrelsen, bland annat mot bakgrund av förändringar i omvärlden, identifierat ytterligare behov av att modernisera den lagstiftning som rör registreringsåtgärder i fartygsregistret.

I remissvaret redovisas därför möjliga förenklingar som underlättar för branschen och bidrar till att göra det mer attraktivt att registrera fartyg i Sverige. Fler svenskflaggade fartyg är viktigt bland annat utifrån ett beredskapsperspektiv. Liknande moderniseringar av sjörätten har

genomförts i Danmark och Norge och en sammanfattande utblick från dessa länder redovisas därför i remissvaret.

Införande av beslutsdag istället för inskrivningsdag

Inskrivningsdag

Begreppet inskrivningsdag kan beskrivas som en juridisk handläggningsregel. Syftet med inskrivningsdagen är att fastställa en tidpunkt som det sakrättsliga skyddet och den svenska nationaliteten för skepp och skeppsbyggen kan knytas till.

Av 2 kap. 15 § 2 st. sjölagen (1994:1009) framgår det att registerärenden ska tas upp på inskrivningsdag. Inskrivningsdagen hålls till klockan tolv varje måndag till fredag, med undantag för helgdagar. Detta medför att en handling som kommit in i ett registerärende innan klockan tolv en helgfri vardag ska tas upp på aktuell inskrivningsdag. Har handlingen däremot kommit in efter klockan tolv ska ärendet tas upp nästkommande inskrivningsdag. När inskrivningsdagen är slut och alla ärenden är beslutade i fartygsregistret avslutas och stängs aktuell inskrivningsdag.

De beslut som fattas en viss inskrivningsdag offentliggörs fortlöpande när den inskrivningsdagen är avslutad, det vill säga från klockan tolv. Transportstyrelsen beslutar idag i registerärenden samma inskrivningsdag som de kommit in, det vill säga kommer ett sådant ärende in före klockan tolv en måndag fattas beslutet den dagen. Detta för att tillgodose branschens behov av beslut om registreringar, ägarbyten, avregistreringar och inteckningar i realtid.

Handläggningen av registerärenden är låst till inskrivningsdag, vilket kan medföra praktiska problem för intressenter, särskilt om dessa är spridda över världen. Som framgår ovan är huvudprincipen att samtliga handlingar ska ha kommit in till myndigheten före klockan tolv. Undantaget är om ett intyg från ett annat lands registermyndighet kommer in efter klockan tolv, men samma kalenderdag.

Kommer inte nödvändiga handlingar in före klockan tolv tas inte ärendet upp förrän följande inskrivningsdag. Det finns möjlighet till uppskovsbeslut för att kunna komplettera ärendet med ytterligare handlingar. Men det bidrar inte till att uppfylla de önskemål som ägaren vanligen har, det vill säga att få klart registreringen och möjlighet att ta ut inteckningar som säkerhet för lån. En situation som kan uppkomma är att ett nybyggt skepp i utlandet ska överlämnas från varvet till den svenska beställaren. Har inte samtliga handlingar kommit in till myndigheten före klockan tolv svensk tid kan skeppet förbli oregistrerat och statslöst till dess att myndigheten åter öppnar och kompletteringarna kommer in före klockan tolv. Det innebär att fartyget

under tiden inte kan försäkras och att ingen pantförskrivning som ger finansiär säkerhet i fartyget kan genomföras.

Önskad förändring

Sedan Framställan om ändring i sjölag m.m. skickades in av Transportstyrelsen har myndigheten identifierat ytterligare behov av en än mer flexibel hantering av ärenden gällande skepp. Detta med anledning av att en stor del av registerärendena på något sätt har koppling till parter i andra tidszoner. Att då ha en inskrivningsdag som innebär att samtliga handlingar, förutom icke- alternativt avregistreringsintyget, behöver vara myndigheten till handa innan klockan tolv innebär i många fall svårigheter för branschen att få in handlingarna i tid. Transportstyrelsen har fått indikationer från branschen att det fortsatt kommer att vara många affärer som görs upp med aktörer utomlands, vilket innebär att det är en problematik som kommer kvarstå. När dagens regler tillkom var det vanligt med registreringar av skepp byggda i Sverige, vilket inte är fallet idag.

Förslagen har tagits fram efter att Transportstyrelsen tagit del av de regler som gäller i Danmark och Norge. Med deras hantering som inspiration har förslagen grundats i vad som skulle kunna vara en funktionell svensk ordning. Transportstyrelsen anser att det fortsatt är av stor vikt att veta i vilken ordning som registerärenden har kommit in. Detta för att säkerställa att åtgärderna får rättslig verkan från rätt tidpunkt och i rätt ordning. Det kommer även fortsättningsvis vara viktigt att kunna tillgodose branschens behov av beslut om registreringar, ägarbyten, avregistreringar och inteckningar i realtid samtidigt som rättssäkerheten inte äventyras. Här ser Transportstyrelsen att det skulle vara möjligt att istället använda sig av exempelvis klockslagsbeslut, det vill säga att det sakrättsliga skyddet får verkan från den tidpunkt då ansökan registrerats hos myndigheten.

En sådan förändring skulle, precis som lyftes upp i avsnitt 4.2 Framställan om ändring i sjölag m.m., även ge andra möjligheter sett ut ett totalförsvarsperspektiv.

För det fall att det inte är möjligt att genomföra ändringar som innebär att inskrivningsdagen slopas till förmån för exempelvis klockslagsbeslut, så vill Transportstyrelsen fortsatt att det som framgår av avsnitt 4.2 i Framställan om ändring i sjölag m.m. ska gälla. Det vill säga ska registerärenden fortsatt hanteras på inskrivningsdag, önskar myndigheten en förändrad tillämpning av inskrivningsdag.

Norge

I Norge tillämpar man något som kan liknas vid klockslagsbeslut. Rättsverkan av beslutet blir knutet till den tidpunkt då handlingen kom in till myndigheten och antecknades i dagboken.

Registreringen i det norska registret bygger dels på en dagbok som innehåller uppgift om de dokument som ska registreras, dels på ett skeppsregister. Av den norska lagstiftningen framgår det att ett dokument som har begärts registrerat så snart som möjligt ska föras in i dagboken och ska anses dagbokförd vid tiden, datum och tidpunkt, för mottagandet. Dokument som kommer med morgonposten anses inkommen klockan 10.00. Uppfyller dokumenten kraven för registeråtgärden ska dokumentet antecknas i skeppsregistret inom två veckor efter att dokumentet fördes in i dagboken.

På vanliga arbetsdagar är kontorstiderna för registrering mellan klockan 9.00 och 15.00. Vid storhelger kan kortare kontorstider förekomma. Det finns även möjlighet att använda sig av en särskild vaktordning för att lämna in dokument utanför kontorstiderna, se mer om det i avsnittet *Möjlighet för redare att få beslut utanför kontorstid*.

Rent praktiskt går det till så att när fullständig dokumentation har skickats in, så dagbokförs detta. Det är möjligt att skicka in dokumentationen antingen elektroniskt eller i pappersform. Även om det framgår av lagstiftningen att ett dokument som kräver registrering ska registreras när dokumentet kommer in, så fungerar det inte riktigt så i praktiken. Är ett dokument som kommit in ofullständigt eller om det krävs ytterligare nödvändig dokumentation för att registeråtgärden ska kunna genomföras kan inte dokumentet föras in i dagboken direkt. Det är därför vanligt med viss korrespondens med kunden innan ärendet är komplett och myndigheten kan gå vidare med dagbokföringen. Som nämns ovan blir rättsverkan knuten till den tidpunkt då dokumentet fördes in i dagboken.

Alla införingar i dagboken kräver en andrahandskontroll, en så kallad konferering. Först när konfereringen är genomförd och godkännande har getts, registreras och offentliggörs registeråtgärden slutligt.

Danmark

Danmark har digitaliserat sitt fartygsregister, Det Digitale Skibsregister (DSRG), och möjliggjort ett digitalt förfarande via en självbetjäningsfunktion. Via självbetjäningsfunktionen är det möjligt att genomföra anmälningar dygnet runt. För att det digitala förfarandet ska kunna användas krävs det tillgång till den danska motsvarigheten till Bank-ID. Möjligheten att ge in en anmälan via paper finns dock fortsatt kvar.

Vid en digital anmälan är huvudregeln att registreringen av rättigheter kommer att få rättsverkan från det datum och klockslag då registreringsåtgärden blev anmäld i DSRG. Gäller anmälan mindre skepp, så som fiskeskepp och fritidsskepp, genomförs registreringsåtgärderna löpande under kontorstid, klockan 8:00 till 15:00. Handläggningstiden för dessa ärenden är cirka 14 dagar. Vad gäller större skepp där registreringsåtgärden

behöver ske samma dag, exempelvis Maersk, finns inte samma krav på att dokumenten ska ha kommit in ett visst klockslag. Myndigheten kommer fatta beslut i ärendet när alla relevanta dokument har mottagits. Det förekommer att den danska myndigheten kommer överens med fartygsägaren att de kommer att vara tillgängliga även efter kontorstid, exempelvis till klockan 18:00 eller 20.00 och ibland så sent som till klockan 22.00.

Görs anmälan istället via papper är reglerna något annorlunda. Här behöver kunderna förhålla sig till klockan 14:30. Kommer anmälan in innan klockan 14.30 på en arbetsdag ska skeppsregistratören föra in anmälan i DSRG efter klockan 14:30, men innan klockan 18:00 samma dag. Kommer däremot anmälan och relevanta handlingar in efter klockan 14:30 på en arbetsdag eller på en dag som inte är arbetsdag, ska skeppsregistratören föra in anmälan i DSRG så snart som möjligt nästa arbetsdag innan klockan 18:00. Anmälningar som har gjorts via papper kommer att få en anmälningstid, som motsvarar den tidpunkt, datum och klockslag, då skeppsregistratören förde in anmälan i DSRG. Det är från anmälningstiden som registreringen av rättigheter kommer att få rättsverkan.

Möjlighet för redare att få beslut utanför kontorstid

Transportstyrelsen ser att behovet av beslut utanför kontorstid kan komma att öka om det är så att allt fler fartygsaffärer görs upp utomlands. Därav föreslår myndigheten att en utökad flexibilitet i förhållande till normal kontorstid bör undersökas. En sådan förändring förutsätter dock att registerärendena inte längre är bundna till inskrivningsdag. Vid kontakter med branschen gällande det större tonnaget har det lyfts upp att de tror att det, med anledning av det rådande omvärldsläget, kommer att bli fler fartygsaffärer med länder i andra världsdelar.

Vid affärer med länder i andra världsdelar kan tidsskillnaden bli ett problem för den ägare som vill registrera skeppet i det svenska fartygsregistret. Dels vill ägaren inte stå utan registrering för sitt skepp, dels behöver skeppet vara registrerat och ett nationalitetscertifikat vara utfärdat för att skeppet ska få tas i drift. Detta innebär att ägaren kan stå där med ett skepp som har levererats, men som inte kan nyttjas eller flyttas.

I Norge finns det möjlighet att få beslut utanför kontorstid. På vanliga arbetsdagar är kontorstiderna för registrering i det norska registret mellan klockan 9.00 och 15.00. Det finns även möjlighet att använda sig av en särskild vaktordning för att lämna in dokument utanför kontorstid om det är nödvändigt för samtidig avregistrering eller registrering i ett utländskt register eller om det är nödvändigt med hänsyn till utländska rättighetsinnehavares intressen. Genom vaktordningen är det möjligt att lämna in dokument för registrering måndag till lördag och även norska

helgdagar¹. Vaktordningen är tillgänglig mellan klockan 7:00 och 24:00. Det behöver dock överenskommas med myndigheten i förväg om att vaktordningen ska användas. I Danmark finns ingen vaktordning utan hanteringen är som den beskrivs i avsnittet *Inskrivningsdag/Danmark*.

Möjlighet att ge in handlingar elektroniskt med elektronisk signatur

Transportstyrelsen ser att önskemålen om att kunna använda sig av handlingar som är undertecknade med elektronisk signatur har ökat. Vid ett antal tillfällen har fartygsregistret, och även luftfartygsregistret, fått frågor om det är möjligt att använda sig av elektroniskt undertecknade köpehandlingar för att visa att äganderätten har övergått till ny ägare. Det har även förekommit att det kommit in elektroniskt undertecknade köpehandlingar i pappersform vid ärendehanteringen.

Med anledning av förfrågningarna om att använda sig av elektroniskt signerade köpehandlingar har Transportstyrelsen gjort en kortare utredning om möjligheten att använda sig av elektroniskt undertecknade köpehandlingar. Förutom vid överlåtelse av fast egendom finns det inte några formkrav vad gäller köpehandlingar i Sverige. På EU-rättslig nivå finns det en förordning avseende elektroniska dokument och elektroniska underskrifter, eIDAS-förordningen.

Det är sannolikt att det som framgår av artikel 25 och 46 i eIDAS-förordningen innebär att Transportstyrelsen inte kan vägra att ta emot elektroniskt undertecknade köpehandlingar avseende överlåtelse av fartyg. Men för att köpehandlingen ska kunna ligga till grund för bifallsbeslut i ärenden i fartygsregistret krävs det att det går att verifiera äktheten i både den elektroniska köpehandlingen och den elektroniska underskriften. För att verifiera att en elektronisk köpehandling och dess elektroniska underskrift är äkta kan handlingen genomgå en validering.

Transportstyrelsen har varit i kontakt med Søfartsstyrelsen i Danmark och Sjöfartsdirektoratet i Norge för att höra hur de arbetar med ansökningar. Såväl den danska som norska myndigheten använder sig av respektive lands motsvarighet till Bank-ID för undertecknande av handlingar. Detta medför att digitala ansökningar och övriga undertecknade handlingar, exempelvis köpehandlingar, kan ges in digitalt, så länge som det endast rör sig om danska respektive norska parter.

Viktigt att tänka på är att eIDAS-förordningen är en EG-rättslig reglering och således endast omfattar EU-länderna. Eventuella förändringar innebär således inte att det i alla situationer kommer vara möjligt att komma in med digitalt signerade dokument, utan det kommer fortsatt finnas situationer där

¹ Nyårsdagen, långfredagen och juldagen är undantagna.

det inte är möjligt. Därav är det fortsatt av vikt att handlingar även kan ges in i pappersform med fysisk underskrift.

Att öppna upp för möjligheten att ge in digitalt signerade handlingar skulle dock underlätta för branschen och bidra till en ökad attraktivitet.

Möjligheten att ge in digitalt signerade dokument finns idag i andra länder och Transportstyrelsen ser det som ett steg i rätt riktning.

Ett första steg kan vara att se över möjligheten att använda sig av Bank-ID för undertecknande av ansöknings- och förvärvshandlingar. Trots att en sådan lösning endast kan användas av svenska parter är det ett steg i rätt riktning för att förenkla administrationen.

För att möjliggöra användandet av elektroniskt signerade dokument för åtgärder i fartygsregistret bedömer Transportstyrelsen att förordningsändring krävs.

De ändringar som Transportstyrelsen har framställt om i avsnitt 2.2 i Framställan om ändring i sjölag m.m. önskar myndigheten fortsatt. De förändringar som tas upp här utgör ett komplement till dessa och skulle möjliggöra att inte bara ansökningar och anmälningar kan ges in elektroniskt, utan att även andra för ärendet relevanta handlingar kan ges in elektroniskt.

Borttag av underskriftskrav på registerutdrag

I avsnitt 3.1 i framställan föreslår Transportstyrelsen att kravet på underskrift i 5 kap. 14 § 1 st. fartygsregisterförordningen ska tas bort. En sådan ändring skulle innebära att registerutdragen inte längre behöver skrivas under.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att 5 kap. 27 § fartygsregisterförordningen också innehåller krav på underskrift av registerutdrag. Bestämmelsen reglerar, tillsammans med 26 och 28 §§, hur uppgifter ur i fartygsregistret ska lämnas ut. Underskriftskravet i 27 § härrör sig till de situationer när Transportstyrelsen lämnar ut registerutdrag på begäran och inte de registerutdrag som tas fram i samband med handläggningen av ett specifikt ärende. För att få en enhetlighet i hanteringen av registerutdrag och för att kravet på underskrift på registerutdragen helt ska tas bort i den dagliga handläggningen föreslår Transportstyrelsen att det ska ses över om underskriftskravet i 27 § ska tas bort.

Av 5 kap. 28 § sista meningen fartygsregisterförordningen framgår det att det på registerutdragets sista sida innan underskriften ska lämnas uppgift om det antal sidor som utdraget omfattar. Transportstyrelsen föreslår att om

underskriftskravet i 27 § tas bort så bör även ”före underskriften” tas bort från 28 §.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Gunnar Ljungberg, enhetschef Anna Törnqvist, sektionschef Katrin Sundholm och jurist Linn Bäckström, den senare föredragande.