Ref

Skeppslega till utlänning

Tillstånd, dispenser, flaggskifte

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2014

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

SOU 1987

Betänkande av Skeppslegoutredningen

Ref

Skeppslega till utlänning

Tillstånd, dispenser, flaggskifte

SOU 1987:27

Betänkande av Skeppslegoutredningen

Statens offentliga utredningar
1987: 27
Kommunikationsdepartementet

Skeppslega till utlänning

Tillstånd, dispenser, flaggskifte

Betänkande av Skeppslegoutredningen
Stockholm 1987

Beställningsadress:
Allmänna Förlaget
Kundtjänst
162 89 STOCKHOLM
Tel: 08/739 96 30

Beställare som är berättigade till remissexemplar eller friexemplar kan beställa sådana under adress:
Regeringskansliets förvaltningskontor
SOU-förrådet
103 33 Stockholm
Tel: 08/763 23 20 Telefontid 8^{10}–12^{00} (externt och internt)
08/763 10 05 12^{00}–16^{40} (endast internt)

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1987

ISBN 91-38-10000-2
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet

Den 21 februari 1985 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda frågor med anknytning till bare-boat charter över gränserna.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 22 april 1985 numera hovrättspresidenten Carl Axel Petri som särskild utredare. För att som experter biträda utredaren förordnades samma dag andre förbundsordföranden Nils-Börje Andersson, Svenska Sjöfolksförbundet, förbundsjuristen Gert Grönstedt, Sveriges Fartygsbefälsförening, hovrättsassessorn Åsa Kastman Heuman, kommunikationsdepartementet, byrådirektören Carl-Erik Kuylenstierna, sjöfartsverket, byrådirektören Lennart Revborn, arbetsmarknadsstyrelsen, hovrättsrådet Lennart Sjöstedt, Sveriges Redareförening samt numera verkställande direktören Christer Themnér, Svenska Maskinbefälsförbundet. Den 12 september 1986 ersattes Lennart Sjöstedt, av direktören Per Persson och den 26 januari 1987 ersattes Gert Grönstedt av förhandlingschefen Christer Lindvall.

Den 22 april 1985 förordnades numera kammarrättsassessorn Nils-Ove Äng som sekreterare.

Vi har arbetat under namnet skeppslegoutredningen.

Regeringen har till oss den 24 april 1986 överlämnat en skrivelse från arbetsmarknadsstyrelsen till regeringen angående översyn av bestämmelserna i 7 § kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg.

Vi får härmed överlämna betänkandet Skeppslega till utlänning. Tillstånd, dispenser, flaggskifte. Särskilda yttranden har avgivits dels av experterna Nils-Börje Andersson, Christer Lindvall och Christer Themnér, dels av experten Per Persson.

Utredningsuppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i juni 1987.

Carl Axel Petri

/

Nils-Ove Äng

INNEHÅLLSFÖRTECKNING Sid

1. FÖRFATTNINGSFÖRSLAG 7
1.1 Förslag till lag om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall 7
1.2 Förslag till förordning om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall 13
1.3 Förslag till alternativ lydelse av lag om upplåtelse av skepp i vissa fall 17
1.4 Förslag till alternativ lydelse av förordning om upplåtelse av skepp i vissa fall 23
1.5 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) 25
1.6 Förslag till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927) 31
1.7 Försdlag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) 41
1.8 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929) 43
1.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän 45
1.10 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg 47
1.11 Förslag till förordning om ändring i utlänningsförordningen (1980:377) 49
1.12 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1985:604) med instruktion för kommerskollegium 51

2. SAMMANFATTNING 53

3. UTREDNINGSUPPDRAGET 55
3.1 Utredningens direktiv 55
3.2 Utredningens arbete 61

Sid

4. VISSA GRUNDLÄGGANDE BEGREPP M.M. 63
4.1 Skeppslega 63
4.1.1 Gränsdragningen mot andra befraktningsformer 63
4.1.2 Gränsdragningen mot köp m.m. 65

5. NUVRANDE LAGSTIFTNING BETRÄFFANDE DISPENS OCH TILLSTÅNDSFÖRFARANDET VID UPPLÅTELSE AV FARTYGSDRIFT RESPEKTIVE ÖVERLÅTELSE AV FARTYG 71
5.1 Dispensärenden 71
5.2 Tillståndsärenden 74
5.2.1 Internationaliseringsavtalet och sjömäns skattskyldighet i Sverige 76

6. OMFATTNINGEN AV BARE-BOAT CHARTER OCH DELUPPLÅTELSER ÖVER NATIONSGRÄNSEN M.M. 79
6.1 Bare-boat charter och delupplåtelser 79
6.2 Bare-boat charter förenade med flaggbyte (Europafärjan IV) 81

7. HUR INVERKAR BARE-BOAT CHARTERAVTALEN PÅ FARTYGSÄGARNAS EKONOMI OCH SJÖFOLKETS ARBETSSITUATION?... 85
7.1 Synpunkter framlagda av rederinäringens branschorganisation 86
7.2 Synpunkter från de ombordanställdas organisationer 88

8. DEN SVENSKA OFFENTLIGRÄTTSLIGA, ARBETSRÄTTSLIGA OCH SOCIALA LAGSTIFTNING SOM GÄLLER VID BARE-BOAT IN- OCH UTHYRNING AV FARTYG ÖVER NATIONSGRÄNSEN .. 95
8.1 Fartygs rättsställning enligt folkrätten 95
8.2 Tillämpningen av svensk lagstiftning ombord på bare-boat utchartrade svenska fartyg och på bare-boat inchartrade utländska fartyg ... 99
8.2.1 Offentligrättslig lagstiftning 99
8.2.2 Arbetsrättslig lagstiftning 108
8.2.3 Social lagstiftning 111

Sid

9. UTLÄNDSKA FÖRHÅLLANDEN 115
9.1 Regleringen av bare-boat charter över nationsgränsen m.m. i några sjöfartsländer 115
9.2 Särskilt om Norge och Danmark 122
9.3 Västtysk lagstiftning och praxis i samband med tillfällig utflaggning vid bare-boat utchartring 127

10. UTREDNINGENS ÖVERVÄGANDEN 135
10.1 Tillståndsplikt bör införas 135
10.1.1 Förutsättningarna för att meddela tillstånd till skeppslegoupplåtelse.. 136
10.2 Registreringsförfarandet vid bare-boat charter över nationsgränsen 138
10.2.1 FN:s konvention år 1986 om villkoren för registrering av fartyg 139
10.2.2 Svenska regler bör införas som ger möjlighet till flaggbyte vid bare-boat ut- och inchartring 143
10.2.3 Panträttsliga aspekter på tillfälligt flaggbyte vid bare-boat befraktningar över nationsgränsen 145
Sjölagen och 1967 års sjöpanträttskonvention 145
Fartygsägares personliga ansvarighet för sjöpanträtt m.m. 149
Några slutsatser 151
10.3 Kommerskollegium föreslås bli prövande myndighet 155
10.4 Samordning föreslås med de nuvarande utflaggningsreglerna 157
10.5 Dispensförfarandet 158
10.6 Sjömansskattelagens regler berörs ej av vårt förslag 161
10.7 Frågan om befälhavarens nationalitet 162
10.8 Överklagbarhet till regeringen eller underställningsförfarande? 165
10.9 Resursfrågor 167

Sid

11. SPECIALMOTIVERING 171

11.1 Lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall 171

11.2 Förordningen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall 189

11.3 Förslag till alternativa lydelser av lag och förordning om upplåtelse av skepp i vissa fall 189

11.4 Sjölagen 190

11.5 Fartygsregisterförordningen 191

11.6 Sjömanslagen, mönstringslagen och anställningstillståndskungörelsen 191

11.7 Kommerskollegiums instruktion 192

12. SÄRSKILDA YTTRANDEN 193

12.1 Särskilda yttranden av experterna Nils-Börje Andersson, Christer Lindvall och Christer Themnér 193

12.2 Särskilt yttrande av experten Per Persson. 193

1. FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

1.1 Förslag till

Lag () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser. Definitioner.

1 §
Denna lag gäller skeppslega till och från utlänning och överlåtelse av svenskt skepp eller andelar däri till utlänning.

Med skeppslega avses i denna lag sådan förhyrning av skepp som innebär att förhyraren hyr skeppet huvudsakligen obemannat och ombesörjer den dagliga driften och underhållet.

Med skepp avses i denna lag registreringspliktigt skepp.

Tillstånd till överlåtelse

2 §
Svenskt skepp eller andel däri får ej överlåtas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt.

Vid prövning av fråga om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas hur denna påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall ej lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även i fråga om skepp vars registrering har vilandeförklarats med stöd av 6 §.

Tillstånd till upplåtelse

3 §
Svenskt skepp får ej genom skeppslega upplåtas till utlänning utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd skall begränsas till viss tid, dock längst två år, och förenas med de villkor som behövs. Tillstånd skall återkallas om det finns anledning till det.

Framgår det av handlingarna att äganderätten till skeppet kan komma att övergå till utlänningen enligt beslut som senare kommer att fattas kan, på den svenske ägarens begäran, samtidigt med prövningen enligt första stycket besked även ges om huruvida förutsättningar för tillstånd till överlåtelse av skeppet till utlänningen anses uppfyllda.

Dispens från tillämpning av vissa författningar

4 §
Om tillstånd ges till upplåtelse av svenskt skepp till utlänning genom skeppslega, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att nedan nämnda lagar och av regeringen eller av underlydande myndighet utfärdade föreskrifter helt eller delvis ej skall gälla i fråga om skeppet eller förhållandena ombord. Medgivande skall begränsas till den med stöd av 3 § medgivna upplåtelsetiden och förenas med de villkor som behövs. Medgivande får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på skeppet genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i nämnda lagar och föreskrifter och i kollektivavtal i den mån dessa rör frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med nämnda författningar. För medgivande till undantag från sådant krav på anställningstillstånd som uppställs med stöd av 20 § 2. utlänningslagen (1980:376) krävs dessutom, att sökanden visar att rimliga förutsättningar inte finns för att anställa svenska sjömän för befattningar på skeppet.

Med beaktande av vad som angivits i första stycket får dispens från tillämpningen av följande författningar medges;

1. sjömanslagen (1973:282) - utom 45 §,

2. mönstringslagen (1983:929) - utom 5 § 2. och 7 §,

3. sjöarbetstidslagen (1970:105),

4. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg - utom 1 kap, 2 kap, 3 kap 1-8 §§, 12 §, 4 kap, 5 kap, 6 kap, 7 kap, 8 kap, 9 kap 1 § dock får dispens ges från andra stycket, 2-3 §§ dock får föreskrivas att redarens skyldigheter i stället skall åvila ägaren, 4 §, 5 § såvitt avser tredje till sjätte styckena, 6 §, 13-20 §§, 10 kap 1§, 2 § dock att ansvarsfrihet råder om fartyget är bemannat i enlighet med dispensbeslut, 3 § dock skall ansvarsfrihet föreligga i den mån dispens medgivits från 9 kap 1 § andra stycket, 4 § dock skall ansvarsfrihet föreligga i den mån den som utövar befattningen innehar behörighet som medgivits i dispensbeslut, 5 §,7 § dock skall redarens ansvarighet i stället åvila ägaren i den mån motsvarande har föreskrivits beträffande 9 kap 2 §, 10 kap. 8-14 §§, 11 kap.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall underrättelse härom genast lämnas till regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer av den som fått medgivandet. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas om villkoren i det inte iakttas.

Tillstånd till delupplåtelse

5 §

Upplåts del av driften av verksamhet i svenskt skepp till utlänning skall vad som sägs i 3 och 4 §§ gälla i tillämpliga delar såvitt avser förhållanden som omfattas av den upplåtna driften.

Registreringsbestämmelser

6 §

Upplåts svenskt skepp till utlänning genom skeppslega, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att skeppets registrering, såvitt avser dess svenska nationali-

tet, vilandeförklaras under upplåtelsetiden under förutsättning att skeppet tillfälligt införs i administrativt register i den utländske förhyrarens hemland och upplåtelsen är avsedd att vara minst sex månader.

7 §
Medgivande enligt 6 § får göras först efter samtliga inteckningshavares skriftliga samtycke till åtgärden.

Innan medgivande enligt 6 § görs skall ägaren visa att han tecknat och kommer att vidmakthålla försäkring för den risk som föreligger att sjöpanträtt, som uppstått i skeppet före upplåtelsen, kommer att upphöra eller få sämre förmånsrätt i utlandet.

8 §
Upplåts utländskt skepp till svensk förhyrare genom skeppslega, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att skeppet antecknas i skeppslegoförteckning som förs hos registermyndighet som avses i 2 § tredje stycket sjölagen (1891:35 s.1), under förutsättning att detta är förenligt med lagen i den stat där skeppet tidigare är registrerat och upplåtelsen är avsedd att vara minst sex månader.

9 §
Utländskt skepp, som är registrerat i främmande stat, får antecknas i skeppslegoförteckningen endast om det visas att skeppets registrering beträffande dess nationalitet i den främmande staten har upphört eller kommer att upphöra i samband med anteckningen och förteckning ingivits som utvisar varje i den främmande staten registrerad inteckning i skeppet.

10 §
Ett skepp, vars registrering har vilandeförklarats enligt 6 §, skall inte vara underkastat svenska offentligrättsliga författningar och svensk tillsyn.

Utländskt skepp, som har antecknats i skeppslegoförteckningen, har svensk nationalitet tills det avförts ur förteckningen.

Beredskapsbestämmelser

11 §
Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen meddela sådana från denna lag avvikande föreskrifter som är av betydelse för totalförsvaret.

Ansökningsförfarande

12 §
Ansökan om tillstånd eller medgivande enligt 3, 4 och 5 §§ görs av redaren eller, om denne är utlänning, av ägaren.

Ansökan om tillstånd till överlåtelse enligt 2 §, vilandeförklaring enligt 6 § och anteckning enligt 8 § görs av ägaren.

Överklagande m.m.

13 §
Mot beslut enligt 2-6 §§ och 8 § får talan ej föras. Regeringen får dock förordna, att myndigheten i vissa fall i stället för att besluta i ärendet, med eget yttrande skall underställa ärendet regeringens prövning.

Ansvarsbestämmelser m.m.

14 §
Överlåtelse eller upplåtelse som sker i strid mot bestämmelserna i 2 eller 3 § är utan verkan.

Den som företagit överlåtelse eller upplåtelse i strid mot bestämmelserna i 2 eller 3 § döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Egendom, som överlåtits i strid mot bestämmelserna i 2 § får, efter vad som kan anses skäligt, förklaras förverkad hos den som dömts härför eller, om egendomen ej kan återskaffas, dess värde förklaras förverkat.

15 §
Den som har erhållit medgivande enligt 4 § andra stycket och 5 § döms till böter eller fängelse i högst ett år, om villkor för medgivandet har åsidosatts eller om underrättelse ej har lämnats enligt 4 § tredje stycket.

Forumbestämmelse

16 §
Mål om ansvar för brott mot 2 § första stycket, 3 § första stycket, 4 § tredje stycket eller 5 § denna lag tas upp vid Göteborgs tingsrätt, om behörig domstol ej finns enligt 19 kap. rättegångsbalken.

Övriga bestämmelser

17 §
Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den
då lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall upphöra att gälla.

1.2 Förslag till
Förordning () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall

Regeringen föreskriver följande.

Allmänna bestämmelser.

1 §
Fråga som avses i 2-6 och 8 §§ lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall prövas av kommerskollegium i en särskild nämnd.

2 §
Kommerskollegium skall med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning
1. om ärendet bedöms ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd,
2. om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig att tillstånd meddelas.

I ärende som rör överlåtelse av fartyg skall sådan underställning som sägs i första stycket dessutom ske
3. om ärendet gäller fartyg tillhörigt rederiföretag som har erhållit statligt stöd i form av lån eller utfästelse om lån, om återbetalningsskyldigheten för lånet är beroende av företagets framtida resultatutveckling eller annan liknande omständighet, eller
4. om ärendet gäller fartyg för vilket har utbetalts stöd enligt förordningen (1982:784) om statligt rederistöd och nämnden för rederistöd framställt erinringar mot köpeskilling, köpevillkor eller rederiets sätt att använda rederistödet.

Dispens från tillämpning av vissa författningar

3 §

Kommerskollegium får medge dispens från tillämpningen av följande författningar:

1. kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg,
2. förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän,
3. förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg - utom 1 kap 1 §, 2 § dock får föreskrivas att tillsynsskyldigheten utom riket i stället skall åvila sjöfartsverket, 3-21 §§, 22 § dock får föreskrivas att skyldigheten att erlägga ersättningen i stället skall åvila ägaren, 23-24 §§, 2 kap, 3 kap 1-16 §§, 17 § dock får föreskrivas att ägaren skall bekosta och tillhandahålla personlig skyddsutrustning vid upplåtelsen, 18-34 §§, 4 kap, 5 kap, 6 kap 1-12 §§, 13 § dock får annan behörighet eller specialbehörighet godtas som är i huvudsak likvärdig med föreskriven svensk sådan, i den mån den utländska behörigheten eller specialbehörigheten ej understiger kraven enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen), 14-16 §§, 17 § dock får, beträffande andra stycket, annan utbildning godtas som är i huvudsak likvärdig med föreskriven svensk sådan, i den mån den ej understiger kraven enligt STCW-konventionen, 18-23 §§, 7 kap, 9 kap 1-3 §§ dock får föreskrivas att redarens skyldigheter i stället skall åvila ägaren, 4-5 §§, 6 § i den mån stadgandet inte avser skyddsombud, 11-15 §§, 16 § dock skall där avsedd skyldighet inte föreligga i den mån dispens medgivits från 9 kap 5 § lagen om säkerheten på fartyg, 17 §, 10 kap, 11 kap.

Bestämmelserna i 4 § tredje stycket och 15 § lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall gäller i motsvarande mån.

Övriga bestämmelser

4 §

Beslut om medgivande till dispens från tillämpningen av kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg skall registreras hos sjömansförmedlingen i Göteborg.

5 §

Kommerskollegium får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av denna förordning och lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Denna förordning träder i kraft den
då förordningen (1977:495) om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall upphöra att gälla.

1.3 Förslag till alternativ lydelse av

Lag () om upplåtelse av skepp i vissa fall.

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser. Definitioner.

1 §
Denna lag gäller skeppslega till och från utlänning.

Med skeppslega avses i denna lag sådan förhyrning av skepp som innebär att förhyraren hyr skeppet huvudsakligen obemannat och ombesörjer den dagliga driften och underhållet.

Med skepp avses i denna lag registreringspliktigt skepp.

Tillstånd till upplåtelse

2 §
Svenskt skepp får ej genom skeppslega upplåtas till utlänning utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd skall begränsas till viss tid, dock längst två år, och förenas med de villkor som behövs. Tillstånd skall återkallas om det finns anledning till det.

Dispens från tillämpning av vissa författningar

3 §
Om tillstånd ges till upplåtelse av svenskt skepp till utlänning genom skeppslega, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att nedan nämnda lagar och av regeringen eller av underlydande myndighet utfärdade föreskrifter helt eller delvis ej skall gälla i fråga om skeppet eller förhållandena ombord. Medgivande skall begränsas till den med stöd av 3 § medgivna upplåtelsetiden och förenas med de villkor som behövs. Medgivande får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges in-

ternationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på skeppet genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i nämnda lagar och föreskrifter och i kollektivavtal i den mån dessa rör frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med nämnda författningar. För medgivande till undantag från sådant krav på anställningstillstånd som uppställs med stöd av 20 § 2. utlänningslagen (1980:376) krävs dessutom, att sökanden visar att rimliga förutsättningar inte finns för att anställa svenska sjömän för befattningar på skeppet.

Med beaktande av vad som angivits i första stycket får dispens från tillämpningen av följande författningar medges.

1. sjömanslagen (1973:282) - utom 45 §,

2. mönstringslagen (1983:929) - utom 5 § 2. och 7 §,

3. sjöarbetstidslagen (1970:105),

4. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg - utom 1 kap, 2 kap, 3 kap 1-8 §§, 12 §, 4 kap, 5 kap, 6 kap, 7 kap, 8 kap, 9 kap 1 § dock får dispens ges från andra stycket, 2-3 §§ dock får föreskrivas att redarens skyldigheter i stället skall åvila ägaren, 4 §, 5 § såvitt avser tredje till sjätte styckena, 6 §, 13-20 §§, 10 kap 1 §, 2 § dock att ansvarsfrihet råder om fartyget är bemannat i enlighet med dispensbeslut, 3 § dock skall ansvarsfrihet föreligga i den mån dispens medgivits från 9 kap 1 § andra stycket, 4 § dock skall ansvarsfrihet föreligga i den mån den som utövar befattningen innehar behörighet som medgivits i dispensbeslut, 5 §, 7 §, dock skall redarens ansvarighet i stället åvila ägaren i den mån motsvarande har föreskrivits beträffande 9 kap 2 §, 10 kap 8-14 §§, 11 kap.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall underrättelse härom genast lämnas till regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer av den som fått medgivandet. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas om villkoren i det inte iakttas.

Tillstånd till delupplåtelse

4 §

Upplåts del av driften av verksamhet i svenskt skepp till utlänning skall vad som sägs i 2 och 3 §§ gälla i tillämpliga delar såvitt avser förhållanden som omfattas av den upplåtna driften.

Registreringsbestämmelser

5 §

Upplåts svenskt skepp till utlänning genom skeppslega, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att skeppets registrering, såvitt avser dess svenska nationalitet, vilandeförklaras under upplåtelsetiden under förutsättning att skeppet tillfälligt införs i administrativt register i den utländske förhyrarens hemland och upplåtelsen är avsedd att vara minst sex månader.

6 §

Medgivande enligt 5 § får göras först efter samtliga inteckningshavares skriftliga samtycke till åtgärden.

Innan medgivande enligt 6 § görs skall ägaren visa att han tecknat och kommer att vidmakthålla försäkring för den risk som föreligger att sjöpanträtt som uppstått i skeppet före upplåtelsen, kommer att upphöra eller få sämre förmånsrätt i utlandet.

7 §
Upplåts utländskt skepp till svensk förhyrare genom skeppslega, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer medge att skeppet antecknas i skeppslegoförteckning som förs hos registermyndighet som avses i 2 § tredje stycket sjölagen (1891:35 s. 1), under förutsättning att detta är förenligt med lagen i den stat där skeppet tidigare är registrerat och upplåtelsen är avsedd att vara minst sex månader.

8 §
Utländskt skepp, som är registrerat i främmande stat, får antecknas i skeppslegoförteckningen endast om det visas att skeppets registrering beträffande dess nationalitet i den främmande staten har upphört eller kommer att upphöra i samband med anteckningen och förteckning ingivits som utvisar varje i den främmande staten registrerad inteckning i skeppet.

9 §
Ett skepp, vars registrering har vilandeförklarats enligt 6 §, skall inte vara underkastat svenska offentligrättsliga författningar och svensk tillsyn.

Utländskt skepp, som har antecknats i skeppslegoförteckningen, har svensk nationalitet tills det avförts ur förteckningen.

Beredskapsbestämmelser

10 §
Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen meddela sådana från denna lag avvikande föreskrifter som är av betydelse för totalförsvaret.

Ansökningsförfarande

11 §
Ansökan om tillstånd eller medgivande enligt 2, 3 och 4 §§ görs av redaren eller, om denne är utlänning, av ägaren.

Ansökan om vilandeförklaring enligt 5 § och anteckning enligt 7 § görs av ägaren.

Överklagande m.m.

12 §
Mot beslut enligt 2-5 §§ och 7 § får talan ej föras. Regeringen får dock förordna, att myndigheten i vissa fall i stället för att besluta i ärendet, med eget yttrande skall underställa ärendet regeringens prövning.

Ansvarsbestämmelser m.m.

13 §
Upplåtelse som sker i strid mot bestämmelserna i 2 § är utan verkan.

Den som företagit upplåtelse i strid mot bestämmelserna i 2 § döms till böter eller fängelse i högst ett år.

14 §
Den som har erhållit medgivande enligt 3 § andra stycket och 4 § döms till böter eller fängelse i högst ett år, om villkor för medgivandet har åsidosatts eller om underrättelse ej har lämnats enligt 3 § tredje stycket.

Forumbestämmelse

15 §
Mål om ansvar för brott mot 2 §, 3 § tredje stycket eller 4 § denna lag tas upp vid Göteborgs tingsrätt, om behörig domstol ej finns enligt 19 kap. rättegångsbalken.

Övriga bestämmelser

16 §
Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den

1.4 Förslag till alternativ lydelse av
Förordning () om upplåtelse av skepp i vissa fall.

Regeringen föreskriver följande.

Allmänna bestämmelser.

1 §
Fråga som avses i 2-5 och 7 §§ lagen () om upplåtelse av skepp i vissa fall prövas av kommerskollegium i en särskild nämnd.

2 §
Kommerskollegium skall med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning
1. om ärendet bedöms ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd,
2. om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig att tillstånd meddelas.

Dispens från tillämpning av vissa författningar

3 §
Kommerskollegium får medge dispens från tillämpningen av följande författningar:
1. kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg,
2. förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän -,
3. förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg - utom 1 kap 1 §, 2 § dock får föreskrivas att tillsynsskyldigheten utom riket i stället skall åvila sjöfartsverket, 3-21 §§, 22 § dock får föreskrivas att skyldigheten att erlägga ersättningen i stället skall åvila ägaren, 23-24 §§, 2 kap, 3 kap 1-16 §§, 17 § dock får föreskrivas att ägaren skall bekosta och tillhandahålla personlig skyddsutrustning vid upplåtelsen, 18-34 §§, 4 kap, 5 kap, 6 kap 1-12 §§, 13 § dock får annan behörighet eller specialbehörighet godtas som är i huvudsak likvärdig med föreskriven svensk sådan, i den mån den utländska behörigheten eller specialbehörigheten ej understiger kraven enligt 1978 års

internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen), 14-16 §§, 17 § dock får, beträffande andra stycket, annan utbildning godtas som är i huvudsak likvärdig med föreskriven svensk sådan, i den mån den ej understiger kraven enligt STCW-konventionen, 18-23 §§, 7 kap, 9 kap 1-3 §§ dock får föreskrivas att redarens skyldigheter i stället skall åvila ägaren, 4-5 §§, 6 § i den mån stadgandet inte avser skyddsombud, 11-15 §§, 16 § dock skall där avsedd skyldighet inte föreligga i den mån dispens medgivits från 9 kap 5 § lagen om säkerheten på fartyg, 17 §, 10 kap, 11 kap.

Bestämmelserna i 3 § tredje stycket och 14 § lagen om upplåtelse av skepp i vissa fall gäller i motsvarande mån.

Övriga bestämmelser

4 §

Beslut om medgivande till dispens från tillämpningen av kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg skall registreras hos sjömansförmedlingen i Göteborg.

5 §

Kommerskollegium får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av denna förordning och lagen om upplåtelse av skepp i vissa fall.

Denna förordning träder i kraft den

1.5 Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)[1]

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s.1) att 1,2,16,25 och 35 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
1 §	
Fartyg anses såsom svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.	Fartyg anses såsom svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Vid nyttjande av utländskt skepp genom skeppslega finns särskilda bestämmelser i lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall. Bestämmelser om vilandeförklaring av ett skepps registrering, såvitt avser skeppets svenska nationalitet, finns också i nämnda lag.

Regeringen meddelar föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och får därvid bestämma vad som skall iakttagas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålles i drift utan gällande nationalitetshandling.

---

[1]Lagen omtryckt 1985:176

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
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.	
Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.	Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister. Över utländska skepp som nyttjas genom skeppslega och som tillfälligt skall ha svensk nationalitet enligt lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall, föres en skeppslegoförteckning.
Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av myndighet, som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten föreskrivs av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter regeringens förordnande få registren föras med användning av automatisk databehandling.	Skepps- och båtregistren, skeppsbyggnadsregistret samt skeppslegoförteckningen föras av myndighet, som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten föreskrivs av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter regeringens förordnande få registren föras med användning av automatisk databehandling.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
16 §	
Registrerat skepp skall avregistreras, om det 1. förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts; 2. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader;	
3. upphört att vara svenskt; eller	3. upphört att vara svenskt utom i de fall då registreringen, såvitt avser skeppets svenska nationalitet, har vilandeförklarats med stöd av lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall; eller
4. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, finnes ej utgöra skepp.	
Registrerat skeppsbygge skall avregistreras, om det såsom skepp överföres till skeppsregistret eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Härjämte har första stycket 4 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbygge.	
I fall som avses i första stycket eller andra stycket andra punkten åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten anmäla egendomen för avregistrering. Har skepp till följd av överlåtelse upphört att vara svenskt, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att anmälan göres.	
25 §	
Registerärenden äro ärenden om	
1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge;	

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge;	
3. inteckning i skepp eller skeppsbygge;	
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn;	
	5. vilandeförklaring av skepps registrering;
5. annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.	6. annan införing i skeppsregistret, skeppsbyggnadsregistret eller skeppslegoförteckningen, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.

Registerärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som ej utgör helgdag. Lika med helgdag anses midsommarafton, julafton och nyårsafton. Anmälan eller ansökan, som inkommer efter angivna klockslag, anses gjord påföljande inskrivningsdag.

Om behandlingen av registerärende gälla bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag. Regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer, meddelar närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande varom kännedom fordras för ändamålsenlig registerföring.

Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse

35 §

Har utländskt skepp blivit svenskt, får det införas i skeppsregistret endast om det visas att skeppet ej är infört i motsvarande register i sitt förutvarande hemland eller att det kommer att avföras ur sådant register den dag det registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen.

Var skeppet nybyggt utomlands, skall dessutom visas att rätt till skeppet ej är inskriven i skeppsbyggnadsregister i den främmande staten eller att sådan rätt kommer att avföras den dag skeppet registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad, som förvärvats från utlandet.

Om skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag den införes i det utländska registret. Avregistrering får verkan från dagen för den nya registreringen.

Om införande i skeppslegoförteckning av utländskt skepp, vilket nyttjas genom skeppslega, och om vilandeförklaring av registrering av svenskt skepp, såvitt avser dess svenska nationalitet, när det upplåts genom skeppslega, finns särskilda bestämmelser i lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Denna lag träder i kraft den

1.6 Förslag till

Förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)

Regeringen föreskriver i fråga om fartygsregisterförordningen (1975:927)

dels att nuvarande 4-7 kap skall betecknas 5-8 kap,

dels att 1 kap 2 §, 6 kap. 19, 26-27 §§, och att 7 kap 8 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas nya paragrafer, 2 kap 17-18 §§, 4 kap 1 §, med nedan angivna rubrik och lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	1 kap
	2 §
För att lagra uppgifter som enligt lag eller annan författning skall föras in i skeppsregistret, skeppsbyggnadsregistret och båtregistret samt för att lämna uppgifter om registrens innehåll eller annat som faller inom registermyndighetens verksamhetsområde skall finnas ett informationssystem grundat på automatisk databehandling. Systemet ingår i rättsväsendets informationssystem.	För att lagra uppgifter som enligt lag eller annan författning skall föras in i skeppsregistret, skeppsbyggnadsregistret, skeppslegoförteckningen och båtregistret samt för att lämna uppgifter om registrens och förteckningens innehåll eller annat som faller inom registermyndighetens verksamhetsområde skall finnas ett informationssystem grundat på automatisk databehandling. Systemet ingår i rättsväsendets informationssystem.

2 kap
17 §

Den som hos kommerskollegiet erhållit medgivande till sådan vilandeförklaring av skepps registrering som avses i 6 § lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall, skall begära anteckning härom i skeppsregistret.

I samband med sådan begäran skall uppgift lämnas om

1. kommerskollegiums beslut,

2. skeppets namn och dess tillfälliga nationalitet,

3. upplåtarens namn och postadress,

4. den utländske nyttjanderättshavarens namn, nationalitet, hemvist och postadress.

2 kap
18 §

Vid begäran om upphörande av vilandeförklaring skall uppgift lämnas om registerbeteckningen och anledningen till begäran.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

SKEPPSLEGOFÖRTECKNINGEN

Innehåll

4 kap
1 §

Anteckningar i skeppslegoförteckningen redovisas särskilt för varje skepp, som antecknas där.

Redovisningen sker i avdelningar som upptager

1. identifieringsuppgifter,

2. uppgifter om skeppet,

3. registreringsförhållanden,

4. ägare,

5. utländska inteckningar,

6. svensk nyttjanderättshavare,

7. anteckningar

Avdelningarna 2-7 redovisas under rubrik.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
2 §	
	I avdelningen för identifieringsuppgifter antecknas 1. skeppets utländska registerbeteckning, 2. skeppets namn.
3 §	
	I avdelningen för uppgifter om skeppet antecknas 1. art, 2. utländska hemort, 3. byggnadsår och byggnadsland, 4. största längd och största bredd samt brutto- och nettodräktighet, 5. dödvikt och djupgående, 6. maskineri och maskinstyrka. 7. klassificeringsanstalt.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
4 §	
	I avdelningen för registreringsförhållanden antecknas 1. dag för kommerskollegiums beslut att medge anteckning i skeppslegoförteckningen, 2. dag och dagboksnummer för begäran om anteckning eller upphörande av anteckning i skeppslegoförteckningen,
5 §	
	I avdelningen för ägare antecknas person- och organisationsnummer på den som inkommit med begäran eller den, i vars ställe begäran gjorts, namn och postadress samt för utlänning nationalitet.
6 §	
	I avdelningen för utländska inteckningar antecknas varje i utlandet registrerad inteckning i skeppet.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
7 §	
	I avdelningen för svensk nyttjanderättshavare antecknas nyttjanderättshavarens person- eller organisationsnummer, namn och postadress.
8 §	
	I avdelningen för anteckningar antecknas
	1. uppgift om i vilket avseende anteckning i skeppslegoförteckningen rättats,
	2. uppgift om förhållanden som eljest enligt lag eller annan författning skall antecknas i förteckningen och som ej skall införas i annan avdelning.
	Förfarandet vid begäran
9 §	
	Den som hos kommerskollegiet erhållit medgivande till sådan anteckning i skeppslegoförteckningen som avses i lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall, skall begära anteckning härom i skeppslegoförteckningen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I samband med sådan begäran skall uppgift lämnas om

1. kommerskollegiums beslut,

2. det utländska skeppets namn,

3. den utländska upplåtarens namn, nationalitet, hemort och postadress,

4. nyttjanderättshavarens namn och postadress.

10 §

Vid begäran om upphörande av anteckning i skeppslegoförteckningen skall uppgift lämnas om det utländska skeppets namn och anledningen till begäran.

5 kap 19[1]

6 kap 19 §

Om annat beslut i registerärende eller beslut i båtregisterärende utfärdas bevis på blankett enligt formulär som fastställes av domstolsverket, om ärendet rör

---

[1]Senaste lydelse 1979:380

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
1. registrering eller avregistrering,	1. registrering, anteckning i skeppslegoförteckningen, avregistrering eller vilandeförklaring,

2. inskrivning eller anteckning av förvärv,

3. inteckning, inteckningsåtgärd eller anteckning om innehav om innehavaren är annan än ägaren,

4. skeppsnamn,

5. ändring av fiskefartygs distriktsbeteckning,

6. rättelse av oriktig införing i register.

Jämte bevis om avregistrering enligt 35 § tredje stycket sjölagen (1891:35 s. 1) lämnar registermyndigheten vid behov upplysning, avfattad på engelska eller franska, om beslutets innebörd.

På begäran skall vid bevis om avregistrering fogas upplysning om registrets innehåll rörande egendomen vid avregistreringen. Sådan upplysning lämnas genom registerutdrag.

5 kap 26 §	6 kap 26 §
Uppgifter ur skeppsregistret, skeppsbyggnadsregistret och båtregistret lämnas i form av registerutdrag.	Uppgifter ur skeppsregistret, skeppsbyggnadsregistret, skeppslegoförteckningen och båtregistret lämnas i form av registerutdrag.

Registerutdrag skall innehålla de uppgifter om skepp, skeppsbygge eller båt som enligt lag eller annan författning har införts i registret. Detsamma gäller förbehåll om skeppsnamn eller namn som avses i 1 kap 6 § första stycket 1.

Om avdelning, varunder redovisning sker i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, ej innehåller någon uppgift, skall avdelningens rubrik ändock upptagas i registerutdraget.

5 kap 27 §

Av utdrag ur skeppsregistret och skeppsbyggnadsregistret skall framgå till vilken inskrivningsdag utdraget hänför sig. Av utdrag ur båtregistret skall framgå till vilken kalenderdag utdraget hänför sig. Registerutdrag undertecknas av den som svarar för dess riktighet.

6 kap 27 §

Av utdrag ur skeppsregistret och skeppsbyggnadsregistret skall framgå till vilken inskrivningsdag utdraget hänför sig. Av utdrag ur skeppslegoförteckningen och båtregistret skall framgå till vilken kalenderdag utdraget hänför sig. Registerutdrag undertecknas av den som svarar för dess riktighet.

6 kap 8 §[1]

Om det är påkallat för att undgå oskäligt uppehåll i driften av registreringspliktigt svenskt fartyg eller eljest av särskilda förhållanden, får registermyndigheten eller, efter myndighetens bemyndigande eller på dess anmodan i särskilt fall, svensk utlandsmyndighet för viss resa eller viss kort tid utfärda tillfällig nationalitetshandling enligt formulär som fastställes av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket. Sådan handling skall innehålla uppgift om fartygets

7 kap 8 §

Om det är påkallat för att undgå oskäligt uppehåll i driften av registreringspliktigt svenskt fartyg eller eljest av särskilda förhållanden, får registermyndigheten eller, efter myndighetens bemyndigande eller på dess anmodan i särskilt fall, svensk utlandsmyndighet för viss resa eller viss kort tid utfärda tillfällig nationalitetshandling enligt formulär som fastställes av domstolsverket efter samråd med sjöfartsverket. Tillfällig nationalitetshandling skall registermyndigheten dessutom utfärda för skepp som antecknats i skeppslegoförteck-

---

[1] Senaste lydelse 1982:651

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	ningen. Sådan handling skall innehålla uppgift om fartygets
1. namn, 2. igenkänningssignal, 3. byggnadsår, 4. brutto- och nettodräktighet, 5. största längd och största bredd.	
Av tillfällig nationalitetshandling skall framgå för vilken resa eller under vilken tid handlingen gäller.	Av tillfällig nationalitetshandling skall framgå för vilken resa eller under vilken tid handlingen gäller. Av tillfällig nationalitetshandling för skepp antecknade i skeppslegoförteckningen skall framgå under vilken tid, dock längst två år åt gången, som handlingen gäller.

Beträffande dräktigheter i första stycket 4 anges om dessa beräknats enligt förordningen (1982:647) om skeppsmätning.

Denna förordning träder i kraft den

1.7 Förslag till Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282) dels att 71 § skall upphöra att gälla, dels att 59 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
59 §[1]	
Har fartygs redare eller ägare helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till utlänning, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge, att denna lag helt eller delvis ej skall gälla. Medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs. Medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl föreligger och det visas, 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,	Bestämmelser om undantag från sjömanslagen när driften av fartyg helt eller delvis har upplåtits till utlänning finns i lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

[1] Senaste lydelse 1982:199

Nuvarande lydelse

som på arbetstagarsidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som central arbetatagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökan prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivande enligt första stycket, skall den som erhållit medgivandet eller fartygets befälhavare ofördröjligen underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. Myndigheten kan i sådant fall föreskriva andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för de anställdas skydd, återkalla det. Medgivande kan också återkallas, om däri föreskrivna villkor ej iakttages

---

Denna lag träder i kraft den

Föreslagen lydelse

1.8 Förslag till
Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om mönstringslagen (1983:929)
dels att 28 § skall upphöra att gälla,
dels att 4 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
4 §	
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 ej skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs. 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	Bestämmelser om undantag från mönstringslagen när driften av fartyg helt eller delvis har upplåtits till utlänning finns i lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Nuvarande lydelse

lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökningen prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall den som har fått detta eller fartygets befälhavare genast underrätta den som har lämnat medgivandet om ändringen. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivande återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Denna lag träder i kraft den

Föreslagen lydelse

1.9 Förslag till

Förordning om ändring i förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän att 3 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	3 §
När ett medgivande lämnas enligt 4 § mönstringslagen (1983:929) får undantag inte göras från kravet i 5 § 2 och 7 § samma lag. Sjöfartsverket får dock i enskilda fall godta att sjömannen innehar annat läkarintyg än som avses i 18 § mönstringslagen.	Sjöfartsverket får i enskilda fall godta att sjömannen innehar annat läkarintyg än som avses i 18 § mönstringslagen.

Denna förordning träder i kraft den

1.10 Förslag till

Förordning om ändring i kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg.

Regeringen föreskriver i fråga om kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg

dels att 7 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 8 och 9 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
1 §	
Denna kungörelse gäller i fråga om anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes fart.	Denna kungörelse gäller i fråga om anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes fart. Bestämmelser om undantag från kungörelsen, när driften av fartyg helt eller delvis har upplåtits till utlänning, finns i förordningen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.
8 §	
Beslut om anställningstillstånd, beslut om befrielse från tillståndsskyldighet och medgivande enligt 7 § skall registreras hos sjömansförmedlingen i Göteborg.	Beslut om anställningstillstånd och befrielse från tillståndsskyldighet skall registreras hos sjömansförmedlingen i Göteborg.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	9 §[1]
Över beslut i ärende om anställningstillstånd eller befrielse från skyldighet att ha sådant tillstånd får talan icke föras.	
Talan mot arbetsmarknadsstyrelsens beslut enligt 7 § föres hos regeringen genom besvär.	

Denna förordning träder i kraft den

[1] Senaste lydelse 1975:1366

1.11 Förslag till
Förordning om ändring i utlänningsförordningen (1980:377)[1]

Regeringen föreskriver i fråga om utlänningsförordningen (1980:377)
att 47 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
47 §	
Skyldigheten enligt 46 § första stycket att ha arbetstillstånd gäller inte i fråga om anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes fart, om utlänningen	
1. har anställningstillstånd,	
2. enligt 2 § 4 eller 5 kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg är undantagen från skyldighet att ha anställningstillstånd,	
3. enligt 6 § samma kungörelse har befriats från skyldighet att ha anställningstillstånd, eller	
4. har befattning på fartyg eller inom en avdelning av sådant fartyg, som omfattas av medgivande enligt 7 § samma kungörelse.	4. har befattning på fartyg eller inom en avdelning av sådant fartyg, som omfattas av medgivande enligt 3 § förordningen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Denna förordning träder i kraft den

[1]Förordningen omtryckt 1984:933

1.12 Förslag till

Förordning om ändring i förordningen (1985:604) med instruktion för kommerskollegium

Regeringen föreskriver att i förordningen (1985:604) med instruktion för kommerskollegium skall införas en ny paragraf, 14a §, med nedan angivna lydelse.

14a §

Den särskilda nämnd som anges i förordningen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall består av ordförande och sju andra ledamöter. Ordförande är generaldirektören eller, enligt dennes bestämmande, ett av kommerseråden. Bland ledamöterna skall finnas företrädare för redarnas- och de ombordanställdas organisationer, arbetsmarknadsstyrelsen, riksbanken och sjöfartsverket.

För andra ledamöter än ordföranden finns personliga ersättare.

Denna förordning träder i kraft den

2. SAMMANFATTNING

Bare-boat charter eller, med svenskt språkbruk, skeppslega innebär att fartyget uthyrs i huvudsak obemannat och att förhyraren övertar driften av fartyget. Även delar av fartygets drift kan upplåtas på liknande sätt. Orsakerna till att svenska fartyg uthyrs genom skeppslega till utlänning är flera. Det är ofta ekonomiskt fördelaktigt för redaren att göra detta. I den internationella konkurrensen kan bemanningskostnaderna vara utslagsgivande. Det kan också vara så att redaren önskar ingå i samarbetsprojekt med utländska rederier. Även andra situationer kan tänkas där bare-boat charter framstår som det enda alternativet för redaren. På motsvarande sätt kan han finna det fördelaktigare att hyra in utländskt tonnage på detta sätt än att själv investera i fartyg. När fartyg uthyrs till utlänning minskar arbetstillfällena för svenska ombordanställda.

En redare behöver för närvarande inget tillstånd för att helt eller delvis upplåta ett svenskt fartyg åt utlänning. Fartyget för dock alltjämt svensk flagg, varför det lyder under svenska lagar och föreskrifter. Redaren kan emellertid ansöka om och erhålla undantag från tillämpningen av vissa svenska bestämmelser under uthyrningen.

I föreliggande betänkande föreslås att det införs en formell tillståndsplikt när svenska fartyg hyrs ut till utlänning helt eller delvis utan svensk besättning. Tillståndsplikten skall dock normalt inte utgöra någon inskränkning i rätten att upplåta svenska fartyg till utlänning. Den skall närmast ses som en bas för den utökade möjligheten att ge dispens från svenska bestämmelser som också föreslås. Genom att lätta på vissa svenska särkrav när fartygen i huvudsak obemannade uthyrs till utlandet stärks förutsättningarna för de svenska redarna att ingå i bare-boat charteravtal på internationella villkor. I detta perspektiv bör man också se utredningens förslag att under vissa förutsättningar tillåta flaggskiften vid bare-boat charter till utlänning.

De nu nämnda åtgärderna skall givetvis endast kunna ske under betryggande former för både anställd besättning och inteckningsborgenärer i fartyget. Möjligheter skapas också för att utländska fartyg skall kunna hyras in till Sverige på motsvarande sätt.

Kommerskollegium föreslås bli beslutande instans. Prövningen skall dock ske i samråd bl.a. med de ombordanställdas och redarnas organisationer.

3. UTREDNINGSUPPDRAGET

3.1 Utredningens direktiv

Genom beslut den 21 februari 1985 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda frågor med anknytning till bare-boat charter över gränserna. Till ledning för utredningens arbete anförde dåvarande departementschefen, statsrådet Boström, följande (Dir 1985:5).

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas för att dels kartlägga i vilken omfattning och under vilka förutsättningar bare-boat charter förekommer över gränserna, dels lämna förslag till de regler som bör finnas för sådan verksamhet i svensk lagstiftning.

Definition av bare-boat charter m.m.

Bare-boat charter innebär att ett fartyg för viss tid hyrs ut obemannat eller i huvudsak obemannat. Standardkontrakt för sådan uthyrning används sedan länge internationellt. Enligt dessa avtal övertar inhyraren ansvaret för fartygets bemanning, utrustning, drift och löpande underhåll. Även andra avtalskonstruktioner som leder till samma resultat används. Som exempel kan nämnas s.k. managementavtal som i vissa fall kan leda tll samma konsekvenser som ett avtal om bare-boat charter. Att hyra ut ett svenskt fartyg på bare-boat basis till en utlänning kräver - i motsats till försäljning till en utlänning - f.n. inte någon myndighets tillstånd.

Orsaker till bare-boat charter

I tider med svag allmän konjunktur är det inte ovanligt med snabba svängningar i sysselsättningsläget för skeppsfarten. Under de senaste åren har det förekommit åtskilliga fall där valet för fartygsägaren har stått mellan att lägga upp fartyget i väntan på att konjunkturen vänder eller att hyra ut det under viss tid. Till bilden hör nämligen också att priserna på andrahandstonnage då är mycket låga. Med hänsyn till de stora förluster en uppläggning innebär har det varit angeläget för ägaren att ta till vara de sysselsättningsmöjligheter som funnits för fartyget. Det är också lättare att hyra ut fartyg vid svängningar i sysselsättningen, eftersom investeringar i egna fartyg då är särskilt riskfyllda. Ett ökat intresse för bare-boat charter är således ett tecken på allmänt svaga konjunkturer och visst tonnageöverskott.

De flesta avtal om bare-boat charter avser fartyg som är i drift. Avtal träffas emellertid också i samband med fartygsbygge som ett sätt att finansiera fartyget. En särskild finansiär låter härvid bygga ett fartyg i enlighet med inhyrarens önskemål. Hyrestiden är då vanligtvis ganska lång. Efter hyrestiden kan äganderätten till fartyget enligt avtalet övergå till inhyraren utan att någon särskild köpeskilling skall erläggas. En annan konstruktion är att finansiären återtar fartyget när hyrestiden gått ut. Vanligast är dock att inhyraren genom avtalet tillförsäkrats viss rätt att köpa fartyget under eller omedelbart efter den avtalade hyresperioden. På senare tid lär avtal om bare-boat charter ha slutits även för att finansiera köp av äldre fartyg.

Regler i Sverige, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland om skepps nationalitet m.m. under uthyrningstiden

Ett skepp anses enligt sjölagen som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer. Svenska skepp skall vara införda i det svenska skeppsregistret. När ett sådant skepp hyrs ut till en utlänning genom avtal om bare-boat charter behåller det sin svenska nationalitet och för därför alltjämt svensk flagg. Svensk offentligrättslig lagstiftning är i princip tillämplig under hyrestiden. Möjlighet till dispens från svenska regler har införts i vissa författningar som t.ex. sjömanslagen, mönstringslagen och kungörelsen om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg.

Ett utländskt skepp som hyrs in av en svensk redare genom avtal om bare-boat charter kan efter särskilt medgivande anses som svenskt och är då berättigat att föra svensk flagg. Ett utländskt skepp som blivit svenskt får emellertid inte föras in i skeppsregistret utan att det visas att skeppet senast i och med registreringen i det svenska registret upphör att vara registrerat i motsvarande register i sitt förutvarande hemland.

Även om fartyget behåller sin utländska nationalitet under hyrestiden gäller viss svensk lagstiftning vid inhyrningen. Mönstringslagen gäller således sjömän på utländska handelsfartyg som hyrs i huvudsak obemannade av svenska redare. Lagen kan efter särskilt förordnande göras tillämplig även på andra fartyg. Den svenska sjömanslagen kan också efter särskilt förordnande göras tillämplig på sjömän på utländska fartyg.

De regler som gäller i Storbritannien om registrering synes i stort överensstämma med de svenska. Det finns dock inget förbud mot att ett skepp är registrerat i mer än ett land. Brittisk offentligrättslig lagstiftning anses emellertid tillämplig även om skeppet är registrerat också i ett annat land.

Även i Förbundsrepubliken Tyskland kvarstår skeppet i det tyska skeppsregistret vid bare-boat charter till utlänning.

Man skiljer där emellertid mellan privaträttslig och offentligrättslig registrering. Vid bare-boat charter till utlänning kvarstår den privaträttsliga registreringen oförändrad, medan den offentligrättsliga registreringen kan förklaras vilande under hyrestiden. Detta sker genom en tjänsteanteckning i skeppsregistret och innebär att skeppet under denna period inte får föra Förbundsrepublikens flagg och att tysk offentligrättslig lagstiftning inte är tillämplig på skeppet. En förutsättning härför är att inhyrarens nationella lag tillåter att skeppet för den nationens flagg under hyrestiden.

Tidigare behandling

Frågor som sammanhänger med bare-boat charter har aktualiserats vid ett flertal tillfällen. Genom lagstiftning år 1973 om ny sjömanslag m.m. (prop. 1973:40) infördes den möjlighet till dispens från tillämpningen av sjömanslagen vid bare-boat charter till utlänning som jag tidigare nämnt. Samtidigt gavs också möjligheten att förordna att sjömanslagen skall gälla även sjöman på utländskt fartyg.

Frågor av intresse för den utredning jag nu föreslår har behandlats också i betänkandena (SOU 1976:44) Sjöfart och flagg, (SOU 1979:67) Svensk sjöfartspolitik och (Ds K 1979:10) Promemoria angående frågan om svenska rederiers utlandsinvesteringar samt flaggöverföringar och proposition 1979/80:166 om sjöfartspolitiken m.m.

Departementspromemorian (Ds K 1978:8) Skeppslega till utlänning (Bare-boat charter) innehåller en genomgång av vissa lagtekniska problem men däremot inte någon bedömning av lämpligheten och omfattningen av bare-boat charter till utlänning. Den i promemorian framlagda lagtekniska lösningen har kritiserats för att den inte tagit tillräcklig hänsyn till den inställning som ansvariga myndigheter i mottagarlandet kan väntas ha. Inte heller har inhyrning av utländska fartyg behandlats. Förslaget i promemorian har inte föranlett någon åtgärd.

Senast har frågan om bare-boat charter tagits upp i proposition 1983/84:1 om mönstring av sjömän. Mönstringslagens regler vid avtal om bare-boat charter har jag tidigare redogjort för. I propositionen uttalade jag att hela problemet med bare-boat charter borde utredas. Denna utredning bör nu komma till stånd.

Jag vill i sammanhanget upplysa om att det inom ramen för en särskild FN-konferens pågår ett arbete i syfte att nå en internationell överenskommelse om registrering av fartyg. Detta arbete omfattar också frågor om bare-boat charter och därvid diskuteras bl.a. regler som under en tidsbegränsad hyresperiod gör det möjligt för fartyget att föra den flagg som anknyter till driften, dvs. inhyrarens flagg.

Problem

Avtal om bare-boat charter mellan svenska fysiska eller juridiska personer medför inte några problem som behöver uppmärksammas av utredaren. Om endast en part är svensk uppstår däremot problem i förhållande till arbetsmarknadspolitiken och den offentligrättsliga lagstiftningen

Som jag tidigare framhållit är intresset för bare-boat charter mest uttalat vid allmänt svaga konjunkturer. Därvid är också arbetsmarknaden för sjöfolk svag. Båda parters hemland har då intresse av att arbetstillfällena tillförsäkras det egna landets arbetskraft. När det råder arbetsbrist för sjöfolk i Sverige är avsikten med de regler som finns att nordiska medborgare och utländska medborgare med hemvist i Sverige skall få de arbeten som finns på svenska fartyg i utrikes fart. Detta uppnås genom att tillstånd enligt kungörelsen om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg inte meddelas. Som jag tidigare framhållit har emellertid i kungörelsen införts en möjlighet att dispensera från tillståndskravet vid bare-boat charter. Sådan dispens söks nästan regelmässigt eftersom inhyraren för att ingå hyresavtalet oftast ställer som villkor att han skall kunna helt eller delvis bemanna fartyget med sjöfolk från andra nationer. Om dispens meddelas får det svenska arbetsmarknadspolitiska intresset av att fartyget bemannas med svensk arbetskraft vika för ägarens ekonomiska intresse av att hyresavtalet kan komma till stånd. Vid prövning av en sådan dispensansökan är det av avgörande betydelse om det är realistiskt att tro att ägaren kan finna någon annan sysselsättning för fartyget med svensk besättning. Går det inte är det nämligen förbundet med stora kostnader för ägaren att lägga upp fartyget och arbetstillfällena är i alla fall - åtminstone temporärt - borta. Kan han sälja fartyget har man att räkna med att det måste ske till ett lågt pris. Vid en försäljning till utlandet är fartyget också definitivt förlorat som svensk arbetsplats.

Det är emellertid ofta förbundet med ytterligare problem att medge utländsk besättning på svenska uthyrda fartyg. Eftersom fartyget för svensk flagg under uthyrningstiden är svensk offentligrättslig lagstiftning i princip tillämplig. Sverige har alltså ansvar för fartyget och skall utöva tillsyn över det. Möjligheterna att utöva effektiv tillsyn över ett fartyg som inte trafikerar Sverige och därtill är bemannat med utländsk besättning är mycket begränsade. Härtill kommer att det saknas en naturlig anknytning mellan fartygets besättning samt svenska myndigheter och arbetsmarknadsorganisationer.

Sammantaget kan det ifrågasättas om det inte vore lämpligare att när ett fartyg är bemannat med arbetstagare från inhyrarens hemland det landet har det offentligrättsliga ansvaret för fartyget. Från arbetsmarknadspolitisk synpunkt torde en sådan ordning inte heller behöva inge betänkligheter om svensk besättning på motsvarande sätt tillförsäkras arbete på inhyrda fartyg.

Redan i dag kan regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket medge att ett fartyg som är inhyrt genom ett avtal om bare-boat charter skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. För att detta skall kunna ske krävs att fartyget får avföras ur sitt tidigare hemlands skeppsregister. Det har med nuvarande regler visat sig svårt att omregistrera ett fartyg till det svenska skeppsregistret.

Av vad jag nu sagt framgår att Sverige inte kan lösa hela problemet med det offentligrättsliga ansvaret för fartyget under hyresperioden bara genom att ändra sina regler för fartygsregistrering. Det krävs att de länder med vilka avtal om bare-boat charter vanligtvis sluts också har ett system som tillåter att fartygen byter flagg under hyresperioden. Jag vill i detta sammanhang åter erinra om den FN-konferens inom vilken registrering av fartyg diskuteras.

I den mån man inte kan åstadkomma en ordning med flaggbyte vid bare-boat charter - och i många fall låter detta sig inte göra - måste man undersöka i vilken utsträckning Sverige kan och bör ge möjlighet att meddela dispens från svensk offentligrättslig lagstiftning vid uthyrning respektive att göra den tillämplig vid inhyrning. Som jag tidigare nämnt har sådana möjligheter införts i vissa lagar. I departementspromemorian Skeppslega till utlänning lämnas en redogörelse för bestämmelser som gäller för svenska fartyg och vars tillämpning försvåras vid bare-boat charter till utlänning. Promemorian behandlar inte inhyrning till Sverige.

Av intresse är också svensk arbetsrättslig och social lagstiftning. I vilken omfattning den är tillämplig och vilka svårigheter som uppstår vid tillämpningen har inte varit föremål för någon närmare prövning eller utredning. Problem kan uppkomma både vid uthyrning och inhyrning.

Hur långt man kan gå då det gäller att öppna möjlighet till dispens från svensk lagstiftning begränsas först och främst av åtaganden Sverige har på grund av internationella överenskommelser om ansvar för fartyg och ombordanställdas förhållanden. Om internationella åtaganden inte lägger hinder i vägen bör en avvägning ske mellan de intressen lagstiftningen är avsedd att skydda och de praktiska svårigheter en tillämpning innebär. Ett från svensk synpunkt acceptabelt regelsystem för att garantera fartygets säkerhet och de ombordanställdas förhållanden bör alltid gälla för fartyget vid såväl inhyrning som uthyrning.

I Sverige krävs det, som jag tidigare berört, tillstånd för att sälja ett svenskt fartyg om det genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Däremot kräver uthyrning till utlänning genom avtal om bare-boat charter inget tillstånd. Det är inte godtagbart att avtal om bare-boat charter används för att kringgå lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Denna lag har bl.a. till syfte att förhindra försäljning till utländska bolag som står säljaren nära om enda syftet med för-

säljningen är att driva verksamheten i ett land med gynnsammare kostnadsläge. Genom att tillämpa kungörelsen om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg restriktivt finns möjlighet att förhindra avtal om bare-boat charter med sådant syfte. Möjligheten står emellertid endast öppen under förutsättning att fartyget förblir svenskt under uthyrningstiden.

Även andra skäl för tillståndskravet vid överlåtelse gör sig i viss utsträckning gällande också vid uthyrning till utlänning. Det inger således från beredskapssynpunkt betänkligheter om en stor del av det svenska tonnaget är uthyrt på långtidskontrakt till utländska redare. Det kan därför ifrågasättas om det inte finns anledning att införa tillståndsplikt även för uthyrning genom avtal om bare-boat charter till utlänning. Skulle ett sådant krav införas, får övervägas om inte handläggningen av sådana ärenden bör samordnas med de ärenden om dispens från svensk lag som samtidigt kan bli aktuella. En annan ordning synes förenad med olägenheter för både de myndigheter som skall handha ärendena och för parterna.

Ett speciellt problem erbjuder de avtal om bare-boat charter som antingen direkt eller efter vissa prestationer från inhyrarens sida leder till eller kan leda till en övergång av äganderätten till fartyget vid hyrestidens slut. I vilken utsträckning sådana avtal är eller kan bli aktuella i Sverige och hur tillståndslagen för överlåtelse av fartyg skall tillämpas vid dessa avtal bör också utredas närmare.

Utredningsuppdraget

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört anser jag att en särskild utredare bör tillkallas med uppgift dels att kartlägga i vilken omfattning och under vilka förutsättningar bare-boat charter förekommer över gränserna, dels att lämna förslag till de regler som bör finnas för sådan verksamhet i svensk lagstiftning.

Kartläggningen skall främst avse
omfattningen av avtal om bare-boat charter över gränserna,
orsakerna till dessa avtal,
avtalens inverkan på fartygsägarnas ekonomi och sjöfolkets arbetssituation samt
de regler, offentligrättsliga, arbetsrättsliga m.fl, som gäller i - förutom Sverige - andra för Sverige betydelsefulla sjöfartsnationer vid såväl in- som uthyrning av fartyg.
I förslaget till framtida lagstiftning skall främst de problem jag redogjort för beaktas. Utredaren bör härvid ta ställning till bl.a. följande frågor
skall bare-boat charter till utlänning kräva tillstånd,
skall i så fall regeringen på grund av ärendenas sjöfartspolitiska natur pröva ansökan om tillstånd som enda instans,
vilket inflytande bör arbetstagarorganisationerna ha på besluten,
under vilka förutsättningar skall tillstånd beviljas,

vilka villkor skall knytas till ett tillstånd,
skall ett tillstånd automatiskt medföra dispens från tillämpning av viss svensk lagstiftning,
bör Sverige införa regler om fartygsregistrering vid bareboat charter,
bör och kan Sverige införa utökade möjligheter att meddela dispens från svensk lagstiftning vid uthyrning respektive att tillämpa svensk lagstiftning vid inhyrning,
i vilken ordning skall sådana ansökningar prövas,
under vilka förutsättningar skall sådana förordnanden ges,
vilka villkor skall knytas till sådana förordnanden.

I regeringens proposition 1986/87:29 om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, har kommunikationsministern, statsrådet Hulterström, under hänvisning till bl.a. pågående utredning om bare-boat charter föreslagit att nämnda lag skall ges fortsatt giltighet till utgången av år 1989. Han erinrade därvid om att det redan då denna tillståndslag för första gången gavs fortsatt giltighet år 1978 fastslogs att frågan om bare-boat uthyrning låg utflaggningsfrågan nära. Han ansåg det möjligt att utredningen kan komma att föreslå en gemensam lösning av tillståndsfrågan vid upplåtelse och överlåtelse av fartyg till utlänning.

I en skrivelse till regeringen den 18 mars 1982 har arbetsmarknadsstyrelsen hos arbetsmarknadsdepartementet hemställt om en översyn av bestämmelserna i 7 § kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg. Arbetsmarknadsdepartementet har i beslut den 8 april 1986 överlämnat ärendet till kommunikationsdepartementet. Nämnda framställning överlämnade regeringen till skeppslegoutredningen genom beslut den 24 april 1986.

3.2 Utredningens arbete

Arbetet har bedrivits vid sammanträden med experterna och vid studiebesök hos myndigheter. Således har besök företagits hos sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt samt sammanträffande skett med företrädare för det danska industriministeriet och det norska departementet for handel og skipsfart. En skriftlig enkätundersökning har dessutom företagits genom att

frågeformulär tillställts vederbörande ministerier i Danmark, Finland, Norge, Holland, Storbritannien, Västtyskland, USA och Polen. Vidare har utredningen samrått med sjölagsutredningen beträffande vissa sjöpanträttsliga frågor och med kommerskollegium beträffande handläggningsordningen.

4. VISSA GRUNDLÄGGANDE BEGREPP M.M.

4.1 Skeppslega.

Skeppslega - eller bare-boat charter som benämningen lyder på den internationella marknaden - regleras inte i sjölagen. Detta torde bero på att denna befraktningsform snarare är hänförlig till nyttjanderätt än till fraktavtal. Allmänna regler om saklega blir därför här bestämmande. Gränsdragningen mot fraktavtalen - främst tidsbefraktning - är delvis diffus. Till viss del kan detta bero på att de begrepp som används inte är enhetliga. Ibland talas exempelvis om legotagare, vid andra tillfällen om bare-boat befraktare eller charterer osv. Det kan också i enskilda fall vara svårt att skilja en bare-boat chartring från ett köp. I det följande redogörs för den gränsdragning som i dessa avseenden gjorts i litteratur och lagstiftning. Redogörelsen skall ses mot bakgrund av de förslag utredningen gör i det följande.

4.1.1 Gränsdragningen mot andra befraktningsformer.

Även om sjölagen inte berör skeppslega finns det ändå anledning att något anknyta till definitioner som görs i dess inledande bestämmelser om befordran av gods. I 71 § sjölagen klargörs att med benämningen bortfraktare avses den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren. Om frakten beräknas för viss resa föreligger resebefraktning (på engelska voyage charter-party) och om den beräknas för viss tid kallas den för tidsbefraktning (på engelska time charter-party). Gemensamt för dessa båda befraktningsformer är att fartyget ställs till befraktarens förfogande med besättning. Vid skeppslega ställs däremot fartyget till befraktarens disposition i princip utan någon besättning. Bare-boat befraktaren övertar här både den nautiska - och den kommersiella driften av fartyget. Enligt Hans Petter Graver (Nordisk skipsfart under fremmed flagg, Oslo 1979, kap II, s. 54 ff) ingår i den nautiska driften ansvaret för bemanning av skeppet, underhållet, lasthantering, bunkring och

liknande men också ombesörjandet av att skeppet och manskapet har nödvändiga certifikat och att skeppet uppfyller de för varje tid gällande säkerhetsföreskrifterna. Det centrala i den kommersiella driften är enligt Graver i stället verksamheten kring försäljningen av transporttjänster eller transportkapacitet, dvs slutandet av fraktavtal. Enligt Mats Ericsson (Fair wear and tear, Uppsatser i sjörätt, Sjörättsföreningen i Göteborg 1976, s. 67 ff) åtskiljs i anglosachsisk rätt oftast mellan charter-party by demise och bare-boat charter. Demise skulle därvid innefatta alla typer av skeppslega, således även när man avtalat att besättning helt eller delvis skall ställas till legotagarens disposition samtidigt som besittningen av fartyget övergår till denne. Bare-boat charter anses däremot innefatta fall när fartyget upplåts till legotagaren helt utan besättning. Vissa skeppslegoavtal kan också gå under benämningen leasing. Dessa skiljer sig från andra skeppslegoavtal genom att de innehåller så kallade "hell or high water"-klausuler, vilka innebär att bara två omständigheter kan få hyran att upphöra under legotiden, nämligen att fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt.

Skillnaden mellan bare-boat charter och andra befraktningsformer har åskådliggjorts på nedanstående sätt (Hermods och Redareföreningens utbildningshäfte Befraktning, 1978, s. 51). Uppställningen visar kostnadernas fördelning vid de olika befraktningsformerna.

	Bare-boat	Tids-befr.	Rese-befr.	Linje-fart
Tidsrisk i hamn	B	B	BR	R
Lastning/lossning	B	B	BR	R
Hamnumgälder	B	B	R	R
Bunkers	B	B	R	R
Tidsrisk till sjöss	B	B	R	R
Lastanskaffning	B	B	R	R
Bemanning	B *)	R	R	R
Reparation/underhåll	BR **)	R	R	R
Försäkring	BR **)	R	R	R
Kapitalkostnad	R	R	R	R

B = befraktare
R = redare

*) Det förekommer att befälhavaren och eventuellt någon av seniorbefälet anställs av redaren.

**) När det gäller reparation, underhåll och försäkring förekommer olika lösningar i bare-boat certepartierna.

Enligt Ericsson (a.a. s. 67 ff) har avtalen om skeppslega inte utvecklat samma enhetlighet som avtalen om tidsbefraktning. Skälen härtill anser han vara flera, bl.a. att skeppslega innefattar lega av mycket olika typer av fartyg och att legotiden kan variera från någon dags tillfälligt utnyttjande till legoavtal för 10-15 år såsom finansieringsform. Dock har här utbildats vissa standardformulär. Ericsson nämner som exempel "Form 149" och de av BIMCO (the Baltic and International Maritime Conference) lanserade "Barecon A" och "Barecon B". Av dessa är "Barecon A" avsett för längre och kortare bare-boat befraktning av fartyg som redan är i bruk, medan "Barecon B" endast passar långa tidsperioder och främst är utformat för finansiering av nybyggnader genom avtal, vari även inteckningshavares intressen tillgodoses (a.a. s. 74).

4.1.2 Gränsdragningen mot köp m.m.

Som framgick ovan kan ett skeppslegoavtals karaktär av hyresavtal ibland överskuggas av den roll det i stället fått vid finansieringen av fartygsanskaffning. Om avsikten i sådant fall från början är att en överlåtelse av fartyget skall kom-

ma till stånd, torde det till formen upprättade hyresavtalet i stället vara att betrakta som ett överlåtelseavtal (jfr Jacob Sundberg, Om ansvaret för fel i lejt gods, 1966, s. 337 och Christer Rune, Rätt till skepp, 1976, s. 47). Från sådana förtäckta köpavtal bör man emellertid skilja avtal som enbart ger förhyraren en rätt att förvärva fartyget, dvs. en till hyresavtalet kopplad klausul om köpoption. Där föreligger enligt Rune, utöver ett befraktningsavtal, endast en utfästelse att överlåta egendomen i fall befraktaren önskar förvärva den, icke en accept som konstituerar ett förvärvsavtal.

Syftemålen med en köpoptionsklausul kan vara flera. Sundberg nämner som exempel att köparen ej önskar göra en omedelbar investering i godset med ändock vill ha en säkerhet för att han likväl disponerar över det från ägarsynpunkt. Men motiven för en option behöver inte ha samband med köpeinstitutet. Andra syften kan enligt Sundberg vara att den dels uppmuntrar legotagaren till god vård om det lejda, dels ger legotagaren ett bättre grepp om transaktionen såvitt avser legans beräkning. Han kan, menar Sundberg, därför ha anledning att insistera på en option, trots att han i och för sig knappast räknar med att utöva den, redan fördenskull att legogivaren med optionen också kommer att yppa något om sin kalkyl över verksamhetens ekonomi (a.a. s. 346 f).

Rättsförhållandet vid skeppslegoavtal som förenats med optionsklausul tangerar således, eller i bland kanske till och med överskrider, gränsen mot avbetalningsköp. Förhållandet behandlades utförligt i förarbetena till 1978 års avbetalningsköplag när man berörde leasingverksamheter (se prop 1977/78:142 s. 41). Något om vad som där uttalades förtjänar att här nämnas. Först klargjordes att leasing huvudsakligen förekommer i två former, finansiell och operationell leasing. "Särskilt finansiell leasing är under vissa omständigheter ett lämpligt alternativ till köp. Vid sådan leasing är avtalets finansieringsfunktion det väsentliga för både uthyraren och hyresmannen. Uthyraren svarar i regel inte för reparationer och underhåll. Finansiell leasing kännetecknas av att

hyresavtalet är ouppsägbart under en basperiod som med hänsyn till varans ekonomiska livslängd och hyresmannens önskemål normalt varierar mellan 3-8 år. Leasingavgifterna täcker tillsammans varans anskaffningskostnad (minus påräkneligt restvärde) och den särskilda kapitalkostnadsersättning som uthyraren betingar sig. Vid basperiodens slut har hyresmannen i allmänhet rätt att fortsätta hyresförhållandet mot kraftigt nedsatt avgift. Däremot ges han sällan på förhand rätt att köpa varan vid basperiodens utgång, eftersom hyresavtalet normalt utformas med sikte på att klart utesluta det från avbetalningsköplagens tillämpningsområde. ...Operationell leasing innebär i regel kortare hyrestid än vid finansiell leasing och skyldighet för uthyraren att svara för reparationer och underhåll".

Beträffande gränsdragningen mellan avbetalningsköp och reella hyresavtal hänvisades till uttalanden i betänkandet SOU 1977:24 s. 79, där kommittén anförde följande. "Det har ibland ifrågasatts om inte vissa avtal om finansiell leasing i själva verket är avbetalningsköp i lagens mening, även om de inte går ut på att hyresmannen skall bli ägare av varan. Förutom att denna utgör säkerhet har avtalen med avbetalningsköp den likheten att varumottagaren har bundit sig för att erlägga betalningar som täcker ett kreditköpspris för varan. Härtill kommer att han under avtalstiden har ungefär samma rättigheter och skyldigheter med avseende på varan som en avbetalningsköpare har innan säljarens återtaganderätt upphört. Hyresbeloppens förfallodagar är ofta fördelade över praktiskt taget hela den tid under vilken varan beräknas ha ett ekonomiskt värde. Vara som kan användas efter den ursprungligen bestämda hyrestiden får normalt behållas för ytterligare period mot särskild ersättning som i regel är mycket lägre än den tidigare. - För att förtjäna beteckningen köp måste emellertid ett avtal syfta till att varumottagaren skall få förfoganderätt över varan (omedelbart eller sedan vissa villkor uppfyllts). Bestämmelser om avbetalningsköp skall följaktligen i princip inte tillämpas på avtal av ovan beskrivna typ. - Avtal om uthyrning av vara kan emellertid

innehålla ett uttryckligt eller tyst villkor om rätt för hyresmannen att under hyrestiden eller efter dess utgång, vanligen mot ersättning utöver hyresbeloppen, förvärva äganderätten till varan (köpoptionsrätt). Om en köpoptionsklausul har till syfte att dölja parternas avsikt att varan skall förvärvas med äganderätt skall frågan om tillämpligheten av regler för avbetalningsköp givetvis bedömas efter den verkliga avsikten med avtalet. Tveksammare är det fall att parterna verkligen har velat lämna frågan om köp öppen till ett senare tillfälle. - I konsumentkreditlagens förarbeten uttalas, att ett hyresavtal med reell köpoptionsklausul får betraktas som förhyrning till dess att konsumenten utnyttjar sin rätt att köpa varan. ... När det gäller spörsmålet i vad mån en köpoptionsklausul kan medföra att avbetalningsköplagen blir tillämplig på ett avtal med uppdelad betalning bör till vägledning för rättstillämpningen hänvisas till vad som uttalades vid tillkomsten av konsumentkreditlagen. I överensstämmelse med detta bör avbetalningsköplagen i vart fall inte kunna bli mer än villkorligt tillämplig förrän hyresmannen utnyttjar sin rätt att köpa varan".

Även i skatterättsliga sammanhang bedöms leasingavtal med förköpsrätt i normalfall såsom legoavtal. Där är man försiktig att göra avvikelser från det civilrättsliga läget vid bedömningen av om hyresförhållandet är att betrakta som köp från skatterättslig synpunkt (jfr Riksskatteverkets rapport om leasing 1985:8).

Utredningen har inte kunnat finna uppgifter om i vilken utsträckning bare-boat charteravtal med köpoption förekommer. Eftersom redan bare-boat utchartring av svenska fartyg till utlandet förekommer i begränsad omfattning torde andelen därav som förenats med köpoption ha en liten betydelse. Klart är emellertid att köpoptionsklausuler inte är något unikt för bare-boat charter utan sådana kan också ingå i tidsbefraktningsavtal.

I utredningsuppdraget ingår att ta ställning till hur tillståndslagen för överlåtelse av fartyg skall tillämpas när optionsavtal av beskrivna slag förekommer. Utredningen tar upp detta till närmare övervägande under kapitel 10.4.

5. NUVARANDE LAGSTIFTNING BETRÄFFANDE DISPENS- OCH TILLSTÅNDSFÖRFARANDET VID UPPLÅTELSE AV FARTYGSDRIFT RESPEKTIVE ÖVERLÅTELSE AV FARTYG.

5.1 Dispensärenden

Som framgår av vad som anförs i utredningens direktiv har i vissa författningar givits möjlighet att ge dispens från tillämpningen av svenska regler vid uthyrning av skepp till utlänning genom avtal om bare-boat charter. En av dessa dispensregler är 59 § sjömanslagen, enligt vilken regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får medge att den lagen helt eller delvis ej skall gälla. Regeringen, som inte delegerat beslutanderätten i dessa ärenden till underlydande myndighet (ärendena handläggs i kommunikationsdepartementet), har ansett sig konventionsmässigt oförhindrad att regelmässigt medge dispens från tillämpningen av samtliga bestämmelser i sjömanslagen utom såvitt avser 45 §, vilken reglerar nedre åldersgränsen för arbetstagares sysselsättning i fartygsarbete. Enligt 60 § samma lag kan förordnas att lagen helt eller delvis skall gälla även sjöman på utländskt fartyg. Med förebild från sjömanslagen har i mönstringslagen, 4 §, införts motsvarande dispensregel. Även här har regeringen (kommunikationsdepartementet) förbehållit sig beslutanderätten. Regeringen medger regelmässigt dispens från tillämpningen av mönstringslagens bestämmelser, dock med iakttagande av 3 § i mönstringsförordningen, enligt vilken undantag ej får göras från kraven i 5 § 2 och 7 § i mönstringslagen, dvs kraven på sjömans hälsotillstånd och uppvisande av läkarintyg. Det kan noteras att mönstringslagen enligt dess första paragraf även gäller sjömän på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare. Vidare finns en dispensbestämmelse i 7 § anställningstillståndskungörelsen utan vilken en utlänning med vissa undantag alltid skulle behöva ett anställningstillstånd för att inneha befattning ombord på svenskt fartyg i utrikes fart. Här ligger dock beslutanderätten i första instans hos arbetsmarknadsstyrelsen

(AMS), vars beslut i dessa ärenden kan överklagas hos regeringen (arbetsmarknadsdepartementet).

Vad avser den avvikande handläggningsgången i dispensärenden enligt anställningstillståndskungörelsen kan följande anmärkas. Prövning av tillstånd att anställa utländsk arbetskraft i allmänhet görs av AMS på grundval av arbetsmarknadspolitiska bedömningar. Emellertid har i ansökningar om medgivande till undantag enligt kungörelsen om anställningstillstånd vid bare-boat charter till utlandet framförts andra skäl än tillgången på arbetskraft i landet. Detta förhållande har AMS påpekat i en skrivelse till regeringen den 18 mars 1982. Styrelsen uttalade där att den inte ansåg sig ha underlag för att kunna bedöma om det finns andra skäl än arbetsmarknadspolitiska för att medge nämnda undantag från kungörelsen. Den bedömningen menade styrelsen att regeringen gör i samband med prövning enligt 59 § sjömanslagen. Eftersom det påtalade förhållandet kan leda till att regeringen gör en annan bedömning än den AMS gör på arbetsmarknadsmässiga grunder, föreslog styrelsen att en översyn skulle företas av 7 § anställningstillståndskungörelsen. Regeringen har som förut nämnts överlämnat AMS:s framställning till skeppslegoutredningen.

Det kan anmärkas att av de AMS-beslut i denna fråga som överklagats till regeringen (arbetsmarknadsdepartementet) har samtliga 4 som prövats i sak fått ändrad utgång.

De nu nämnda dispensreglerna är således i fredstid (jfr kapitel 5.2 nedan) de enda som finns beträffande bare-boat charter till utlandet. De är även tillämpliga vid sådan delupplåtelse av fartygsdriften där en utlänning såsom entreprenör övertagit driften av viss verksamhet, exempelvis catering-, eller dykeriverksamhet.

Förekomsten av bare-boat charterverksamhet över nationsgränsen och delupplåtelser till utlänning har också beaktats i vissa andra författningar. Som exempel härpå kan nämnas anvisningarna till 1 § sjömansskattelagen (1958:295), 20 kap 1 § lagen (1962:381) om allmän försäkring samt 1 § kungörelsen

(1972:412) om sjömanspension. Artikel 6 i 1981 års nordiska konvention om social trygghet innehåller också en regel för bare-boat chartersituationer.

Avsaknaden av ytterligare dispensregler vid skeppslega till utlandet utöver de ovan nämnda kan, åtminstone när det rör sjörättsliga författningar, få otillfredsställande resultat. Detta belyses i en av Göteborgs tingsrätt meddelad dom den 9 juni 1976 - domen finns refererad i Nordiske Domme i Sjø-fartsanliggender nr 15 år 1977. Här återges den sammanfattning av domen som gavs i departementspromemorian Ds K 1978:8 sid 17 f.

"Sakförhållandet var att ett svenskt fartyg hyrts ut till ett statligt företag i Storbritannien, att fartyget tillsammans med två brittiskregistrerade fartyg gått i inrikes trafik i Storbritannien och att för bemanning av de tre fartygen funnits en fast anställd besättning om ca 350 personer, som alternerat mellan de tre fartygen. Befälhavaren på det svenska fartyget var svensk medborgare under det att besättningen utgjordes av brittiska medborgare, som var fast bosatta i Storbritannien och som genom brittiska författningar och kollektivavtal var tillförsäkrade ett skydd som i allt väsentligt motsvarade vad de skulle ha haft enligt svenska regler. Åklagaren hade beträffande den svenske befälhavaren yrkat ansvar för förseelse mot mönstringsförordningen (1961:87), sjöbefälskungörelsen (1960:487) och sjöarbetstidslagen (1970:105). Regeringen hade genom beslut den 29 januari 1976 medgivit att sjömanslagen - med undantag för minimiåldersreglerna i lagens 45 § - inte skulle gälla arbetstagare anställda av det statliga brittiska företaget för fartygsarbete på fartyget så länge det användes i den angivna trafiken och var uthyrt till det brittiska företaget genom avtal om bare-boat-uthyrning, dock längst t o m utgången av år 1978. Domstolen fann att befälhavaren begått de åtalade gärningarna. Med hänsyn till att befälhavaren under de särskilda förhållandena som rått haft ringa eller ingen möjlighet att fullgöra sina skyldigheter enligt åberopade bestämmelser medgavs påföljds-

eftergift. Befälhavaren befriades även från skyldighet att återgälda statsverket kostnaden för försvaret".

5.2 Tillståndsärenden

Den i direktiven nämnda lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg ("flagglagen") tillkom år 1977. Tidigare var på detta område delar av en beredskapslag i kraft, lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m m. Genom en tillämpningskungörelse (1939:592) föreskrevs nämligen att 2-4 §§ i lagen skulle äga tillämpning tills vidare.

Enligt förarbetena till "flagglagen" skall, liksom tidigare var fallet, tillstånd ges till sådana rena försäljningar utan bevarat svenskt inflytande som betraktas som normala inslag i rederiverksamhet. Även till överlåtelser med bevarat svenskt inflytande bör tillstånd kunna ges i vissa situationer. Avgörande är då om överlåtelsen bedöms vara till gagn för svensk sjöfart. I förarbetena nämns exempel på fall där så bör anses vara fallet. Således kan tillstånd lämnas om utlandsregistrering är enda möjligheten att erhålla eller behålla betydande lastkontrakt till följd av protektionistiska åtgärder eller att fartyget avses ingå i internationellt samarbetsprojekt. Vidare kan den omständigheten, att rederiet i sin ansökan anger att man avser att tillföra verksamheten under svensk flagg ett annat fartyg som från sysselsättningssynpunkt i princip motsvarar det som registreras i utlandet, vara skäl för bifall.

Prövande instans i ärenden om tillstånd enligt lagen är kommerskollegium. Det finns emellertid fyra situationer i vilka kollegiet med eget yttrande skall underställa ärendet regeringens prövning. Enligt 2 § i förordningen (1977:495) om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall så ske 1. om ärendet bedöms ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd, 2. om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig att tillstånd meddelas, 3. om ärendet gäller fartyg tillhörigt rederiföretag som har erhållit statligt stöd i form av

lån eller utfästelse om lån, om återbetalningsskyldigheten för lånet är beroende av företagets framtida resultatutveckling eller annan liknande omständighet, eller 4. om ärendet gäller fartyg för vilket har utbetalats stöd enligt förordningen (1982:784) om statligt rederistöd och nämnden för rederistöd framställt erinringar mot köpeskilling, köpevillkor eller rederiets sätt att använda rederistödet.

"Flagglagens" giltighetstid är begränsad. Dess fortsatta bestånd har varit föremål för återkommande överväganden. Den äger f.n. fortsatt giltighet till och med utgången av år 1989. Departementschefens slutsats i prop 1979/80:166 s. 56 var att "flagglagen" i dess nuvarande utformning gav utrymme för att tillgodose de sjöfartspolitiska mål han tidigare beskrivit (a prop s. 32) dvs "att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett tillfredsställande sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Vidare skall förutsättningar skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans skall tas tillvara". Sedermera har dock departementschefen uttalat att det finns skäl att pröva rederiers etableringar i utlandet på likartade grunder oberoende av om det är fråga om etableringar genom utförsel av fartyg eller annat kapital (prop 1981/82:217). Riksbankens praxis beträffande sådana investeringar i utlandet är dock föremål för överväganden i finansdepartementet (jfr Valutakommitténs slutbetänkande SOU 1985:52).

1977 års "flagglag" trädde i kraft den 28 juni 1977. Att döma av den redovisning som givits om ärendeutvecklingen i förarbetena till förslagen om förlängning av lagens giltighetstid, har kommerskollegium under hela år 1977 och följande tid fram till och med den 31 augusti 1979, utfärdat tillstånd till överlåtelse av 165 handelsfartyg medan regeringen i underställda ärenden givit sådant tillstånd för 16 fartyg men vägrat tillstånd beträffande 2 fartyg. Ärendeutvecklingen har under senare tid varit i stort densamma. Fr.o.m. år 1984 t.o.m. maj år 1987 utfärdades 134 tillstånd, varav 10 efter underställning hos regeringen. Därutöver har regeringen givit avslag i endast ett ärende.

5.2.1 Internationaliseringsavtalet och sjömäns skattskyldighet i Sverige.

I anknytning till den föregående redogörelsen för "flagglagen" bör även omnämnas det avtal som sjöarbetsmarknadens parter ingick den 1 oktober 1983 rörande villkoren för överföring av fartyg till utländsk flagg samt reglering av anställningsvillkoren för anställda i svenska rederier vid tjänstgöring i fartyg som, med bibehållet svenskt ägare- och/eller driftsinflytande, överförs till utländsk flagg, det s.k. internationaliseringsavtalet. I det protokoll som fördes i anslutning till överläggningarna mellan avtalsparterna uttrycktes den gemensamma uppfattningen "att en målsättning för svensk sjöfart är sjöfart under svensk flagg med svenska besättningar. Därför är det väsentligt att konkurrensförmågan kan stärkas. Med denna utgångspunkt anser parterna att det under vissa förutsättningar är nödvändigt att bedriva sjöfart under annan flagg för att upprätthålla och vidareutveckla den svenska sjöfartsnäringen. Parterna är eniga om att nyinvesteringar om möjligt skall ske under svensk flagg".

Parterna har med avtalet velat öppna möjligheten till utflaggning till länder med öppna fartygsregister. Meningen är att de anställda ombord på fartyg som utflaggas med bibehållet svenskt ägare- och/eller driftsinflytande till ett land med ett sådant register, skall beredas fortsatt tjänstgöring ombord på fartyget. Deras anställningsvillkor skall därvid bestämmas med beaktande av de anställningsvillkor de har vid tillfället för fartygsöverföringen.

När enligt avtalet ett fartyg däremot utflaggas till ett traditionellt sjöfartsland, skall den utländska besättningens anställningsvillkor normalt regleras i enlighet med flagglandets villkor. Sker utflaggningen i stället till ett utvecklingsland i syfte att bygga upp det landets handelsflotta, skall rederiet och berörda fackliga organisationer under medverkan av redareföreningen värdera och fastställa löner och anställningsvillkor för besättningen.

Nämnda avtal förutsätter vidare att de anställda i svenska rederier, som tjänstgör minst sex månader under ett år och som omfattas av avtalet, kommer att befrias från inkomstbeskattning och arbetsgivaren från de sociala avgifterna. Genom ändringar i 54 § f kommunalskattelagen samt punkten 3 av anvisningarna till denna paragraf år 1985 har reglerna beträffande inkomstskatten fått denna innebörd. Närmare bestämt gäller denna skattefrihet vid anställing ombord på utländskt fartyg om vistelsen utomlands varat minst sex månader och avsett anställning hos arbetsgivare, som är en inländsk juridisk person eller en här i riket bosatt fysisk person, och anställningen utövats ombord på utländskt fartyg som huvudsakligen går i sådan oceanfart som avses i 1 kap 11 § andra stycket e lagen om säkerheten på fartyg. Skattefriheten vid sådan anställning gäller vid 1986 - 1988 års taxeringar i avvaktan på nya skatteregler för sjömän.

6. OMFATTNINGEN AV BARE-BOAT CHARTER OCH DELUPPLÅTELSER ÖVER NATIONSGRÄNSEN M.M.

6.1 Bare-boat charter och delupplåtelser

Det finns inga säkra uppgifter om i vilken omfattning bare-boat chartring förekommer. I den mån uppgifter kan erhållas från tillgänglig statistik beträffande liknande befraktningsformer, får de tolkas med viss försiktighet. Förmodligen döljer sig ett visst antal bare-boat chartringar över gränsen bakom uppgifterna om det totala antalet tidsbefraktningar, i vilka de blivit sammanräknade. Det finns dock uttalanden om att bare-boat uthyrning av svenska fartyg till utländska befraktare förekommit i mycket ringa omfattning (Flaggutredningen i SOU 1976:44 s 45) och att sådan förhyrning av utländska fartyg till Sverige endast förekommit i enstaka fall (Sjöfartspolitiska utredningen i SOU 1979:67 s 134).

I statistiska meddelanden (T 48 SM 8601) från Statistiska centralbyrån redovisas handelsflottans användning under åren 1981-1985. Av redovisningen, som avser fartyg med en bruttodräktighet om minst 100, framgår att andelen fartyg som huvudsakligen var uthyrda till utländska redare under år 1985 var 18 procent. Detta är en minskning jämfört med år 1984 då motsvarande uthyrning var 25 procent. För år 1983 uppgick andelen till 22 procent, år 1982 till knappt 33 procent och år 1981 till knappt 34 procent. Någon uppgift om hur stor del härav som avsåg bare-boat uthyrning finns ej.

I statistiska meddelanden T 50 SM 8601 redovisas inhyrda utländska fartyg under år 1985 såsom uppgående till 276 stycken. Häri inräknas även de fartyg som varit inhyrda under del av året. Om man tar hänsyn endast till den del av året som varje fartyg varit inhyrt, s k bruttodräktighetsdagar, och ställer detta i relation till motsvarande siffra för svenskägda fartyg, svarar de utländska inhyrda fartygen för 43 procent av det totala antalet bruttodräktighetsdagar.

Sedan tillkomsten av 1973 års sjömanslag, respektive 1983 års mönstringslag, enligt vilka det fordras ansökan hos regeringen för att erhålla dispens från lagarnas tillämpning vid hel eller delvis uthyrning av driften av fartyg till utlänning, har fram till årsskiftet 1986/87 121 sådana ansökningar prövats i sak. Endast i fem fall har regeringen lämnat ansökningarna utan bifall. Ungefär 23 procent av ärendena avser rena bare-boat charteravtal. Sådana "rena" fall ingår dock även i de 25 procent av fallen där man ansökt endast om förlängning eller förändring av tidigare av regeringen lämnade medgivanden. Delupplåtelser av fartygsdriften svarar för 52 procent av ansökningarna. Dessa delentreprenader är av skiftande slag alltifrån utländska intendentur-, dykeri- eller s k offshorebesättningar ombord på underhållsfartyg och plattformar i offshorenäringen, till enstaka fall av andra slag som exempelvis utländska entreprenörer för musikunderhållningen ombord på passagerarfärjor. Även charterperioderna har skiftat väsentligt. Den längsta charterperioden som uppgivits uppgår till åtta år medan den kortaste varit tio dagar. Medelcharterperioden har dock hållit sig kring nio månader om man bortser från fall där det har funnits option på en senare förlängning av charterperioden.

Av intresse kan också vara den fördelning på fartygsslag som ansökningarna uppvisar. Det överlägset största antalet ärenden har offshorenäringen svarat för med 39 procent avseende arbets- och bostadsplattformar, vilka företrädesvis haft sin verksamhet förlagda till Nordsjön, samt 21 procent avseende andra s k offshorefartyg. Därnäst kommer bil-, lastbil- och passagerarfärjor som utgör 36 procent av ärendena. Rena lastfartyg har av förklarliga skäl låg representation i dessa sammanhang, 4 procent.

Som exempel på skäl för dispens vid hel- eller deluthyrning av fartygsdriften i de ärenden vari ansökningarna har bifallits kan nämnas följande. Utmärkande för den svenska offshorenäringen är att det saknas eller är brist på utbildad personal i specialistfunktioner. Det har exempelvis ofta åbero-

pats att personal till den speciella dykerifunktionen ombord på dessa fartyg endast finns att tillgå hos utländska specialentreprenörer. Ett ytterligare skäl för dispens från tillämpningen av svenska bestämmelser är att det skulle vara svårt att samtidigt tillämpa olika länders lagstiftning. För den konjunkturkänsliga offshorenäringen tillkommer härutöver sådana skäl som sysselsättningsläget. Alternativet till en uthyrning på de villkor som utlänningen kräver kan vara en uppläggning av fartyget. Dessa eller liknande skäl kan naturligtvis också förekomma beträffande färjefartygen. Exempelvis kan skälet vara att uthyrningen av ett fartyg möjliggör att ett annat upplagt fartyg kan sysselsättas eller att uthyrningen kombineras med en samtidig inchartring av ett fartyg som är bättre anpassat för den svenske redarens verksamhet. Speciellt för passagerarfärjor är ett vanligt förekommande skäl att befraktaren uppges kräva att hela besättningen skall vara av inhemsk nationalitet för att kunna tala det språk och, beträffande cateringbesättningen, kunna laga den mat som passagerarna är vana vid.

6.2 Bare-boat charter förenad med flaggbyte (Europafärjan IV).

Som framgår av kapitel 8 lägger svensk lagstiftning hinder i vägen för byte av nationalitet och därmed för flaggbyte vid bare-boat befraktning till och från utlandet. Behovet av ett flaggbyte vid sådan uthyrning av svenskt fartyg berörs i kapitel 7.1. Att det också visats visst intresse för flaggbyte vid bare-boat inhyrning till Sverige av utländskt fartyg, framgår av följande redogörelse för händelseutvecklingen i ett sådant ärende.

Ett svenskt rederi ansökte om och beviljades i januari 1978 av regeringen dispens enligt 59 § sjömanslagen när en av rederiets färjor på linjen Helsingborg - Grenå, fartyget Prince of Fundy, skulle ersättas. Det erfordrades sådan dispens eftersom Prince of Fundy skulle uthyras till utlandet på bare-

boat basis. Ersättningsfartyget, det västtyska Oliver Twist, förhyrdes också på bare-boat villkor, och erhöll beteckningen Europafärjan IV. Rederiet uppgav att det då saknade disponibla medel för att förvärva och låta ombygga det tyska fartyget så att det uppfyllde svenska säkerhetskrav.

Senare, i april 1978, ansökte sjöfartsverket enligt 60 § sjömanslagen att den lagen skulle förklaras att gälla sjömännen på Oliver Twist. Det föreföll nämligen verket naturligt att den svenska sjömanslagen gjordes formellt tillämplig på grund av den starka anknytningen till svenska förhållanden, trots att även tysk sjömanslag gällde. Verkets framställning mottogs positivt av de ombordanställdas organisationer, även om fartygsbefälsföreningen ansåg att svensk lagstiftning skulle förordnas att gälla först sedan motsvarande tysk lagstiftning undantagits från tillämpning efter samråd med tyska myndigheter. Redareföreningen ansåg däremot att det inte förelåg något behov av ett formellt beslut i frågan. Detta emedan villkoren i förhyrningsavtalet hade tillkommit i nära samarbete med de anställdas lokala organisationer och det förutsattes att de svenska villkoren skulle gälla för besättningen under förhyrningstiden såvitt avsåg sjömansskatt, ATP-avgift, kvalifikation för sjömanspension, "Åman-lagarna" och MBL. Tyska regler gällde dock, hävdades det, beträffande sjösäkerheten, befälhavare, sjömansrulla m.m. Föreningen ansåg att sjöfartsverket inte hade förebragt utredning om konkurrensförhållandet mellan svensk och västtysk rätt i förevarande avseende.

Sedermera hemställde det svenska rederiet att ärendet skulle vilandeförklaras under den tid förhandlingar fördes om eventuell förlängning av bare-boat chartern, inköp av fartyget eller liknande.

Långt senare, i februari 1980, ansökte så det svenska rederiet enligt 1 § första stycket sjölagen om sjöfartsverkets medgivande till att fartyget Oliver Twist skulle anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg under en tid av högst två år. Det upplystes bl.a. att fartyget ägdes

av tyska intressen men att dess drift helt stod under svenskt inflytande. Önskemålet om flaggbytet grundades på att de tyska bemanningsbestämmelserna gjorde det för dyrt att driva fartyget. Emellertid lämnade sjöfartsverket ansökningen utan bifall under åberopande bl.a. av departementschefens uttalande i förarbetena till bestämmelsen i sjölagen, prop 1973:42 s. 214 f. Sammanfattningsvis uttalades där att det inte kan godtagas att nationalitet och registrering skall växla med befraktningsförhållandena.

Detta beslut överklagade rederiet hos regeringen (kommunikationsdepartementet). Berörda intresseorganisationer lämnades tillfälle att yttra sig. Sjöfolksförbundet ansåg att fartyget varit en integrerad del av rederiets färjeflotta då det där varit i drift under två år. En omflaggning skulle därför vara en naturlig följd av de faktiska förhållandena. Förbundet tillstyrkte bifall till besvären vilket också maskinbefälsförbundet gjorde. Fartygsbefälsföreningen avstyrkte dock. Redareföreningen, som biträdde rederiets talan, ansåg det nämnda propositionsuttalandet vara av exemplifierande natur och förutsatte att regeringen hade möjligheter att gå utöver dessa.

I juni 1980 biföll regeringen besvären och medgav att Oliver Twist skulle anses som svenskt fartyg och därmed vara berättigat att föra svensk flagg under uthyrningstiden. I beslutet uttalade regeringen också att "Fartyget får föras in i det svenska fartygsregistret endast under förutsättning att det avförs ur motsvarande västtyska register."

Som en följd av detta beslut inkom till kommunikationsdepartementet i september 1980 en förfrågan från den tyske trafikministern om huruvida det var möjligt att låta ett bare-boat inhyrt utländskt fartyg föra svensk flagg. Han framhöll att ett västtyskt fartyg i sådant fall fortfarande skulle kvarbli i det tyska privaträttsliga registret. Det visade sig dock att fartyget inte kunde införas i det svenska skeppsregistret. I ett yttrande som inhämtades från sjöfartsregistret

uttalades följande. "Möjlighet att utfärda svenskt nationalitetscertifikat föreligger inte då en sådan åtgärd förutsätter registrering i Sverige. Ej heller torde tillfällig nationalitetshandling kunna utfärdas om premissen är den att skeppet inte kan komma att registreras i Sverige."

Det har upplysts att ifrågavarande fartyg sedermera erhöll svensk flagg, men först efter sedvanligt förvärv och då av ett annat rederi.

7. HUR INVERKAR BARE-BOAT CHARTERAVTALEN PÅ FARTYGSÄGARNAS EKONOMI OCH SJÖFOLKETS ARBETSSITUATION?

De bare-boat charteravtal som åsyftas i rubriken är sådana som avser ut- och inhyrning av skepp över nationsgränsen. Som tidigare framhållits föreligger svårigheter att utifrån tillgänglig statistik specificera omfattningen av dessa avtal. Befraktningsformen särredovisas ej i statistiken och försvinner därför i de större talen. För sjöfarten som helhet presenterar statistiska centralbyrån (SCB) bl.a. följande uppgifter. Svenska rederiers bruttointäkter år 1984 utgjorde ca 14,5 miljarder kronor. Härav intjänades 60 procent av svenskägda fartyg. Intäkter intjänade med svenska fartyg i utrikes fart uppgick till drygt 8 miljarder kronor medan intäkter intjänade med från utlandet förhyrda fartyg i utrikes fart var ca 5,8 miljarder kronor och i inrikes fart endast ca 6,5 miljoner kronor. Uppgifter i motsvarande avseenden för år 1985 har SCB inte presenterat. Om utrikessjöfarten för åren 1985 och 1986 har man emellertid upplyst att den visat ett överskott för båda åren med 6,5 miljarder kronor. Vidare uppges att det inhyrda tonnaget under fjärde kvartalet år 1985 var 22 procent större än under motsvarande period år 1984. Det uthyrda tonnaget var 11 procent större än under samma kvartal år 1984 (Statistiska meddelanden T 44 SM 8601). Under fjärde kvartalet år 1986 uppgick de tidshyror som rederierna erlade för inhyrda fartyg till 540 miljoner kronor medan rederierna under samma kvartal erhöll 269 miljoner för de fartyg som uthyrdes till utlandet (pressmeddelande den 12 mars 1987). Enligt Sveriges Redareförening uppgick för räkenskapsåret 1986 den sammanlagda lönesumman för ombordanställda hos de till föreningen anslutna rederierna till 1 582 miljoner kronor.

I betraktande av dessa tal har bare-boat befraktningarna till och från utlandet en liten betydelse relativt sett. Å andra sidan kan de i den omfattning de förekommer ändå göra sig påminda i administrativt avseende för såväl redare och de sjöfackliga organisationerna som för myndigheterna, eftersom uthyrda svenska fartyg fortfarande lyder under svensk lagstift-

ning med endast ett fåtal möjligheter till dispensgivning och inhyrda utländska fartyg i dessa fall inte kan ges svensk flagg annat än undantagsvis enligt reglerna i 1 § sjölagen. För att söka svar på den snävt avgränsade frågan i kapitelrubriken har utredningen förlitat sig på den "branschkännedom" som varit representerad i utredningen. I det följande redogörs för de synpunkter som kommit till uttryck.

7.1 Synpunkter framlagda av rederinäringens branschorganisation

Det har gjorts gällande att en ökad smidighet vid hel- eller delupplåtelser av fartyg till utlandet skulle underlätta för sjöfartsnäringen att konkurrera internationellt. Från redarehåll har bl.a. följande framhållits. Svensk rederiverksamhet drivs i dag i helt avgörande omfattning i internationell trafik. Konkurrensen är där utomordentligt hård. Till detta kommer att arbetsmarknadspolitiska problem i främmande länder ofta får betydelse för i vilken form verksamheten skall drivas. Speciellt inom offshoredrift krävs ofta specialutbildad och erfaren personal som inte finns tillgänglig i det egna landet. Från dessa utgångspunkter synes det viktigt att rederirörelsen kan anpassas fritt efter omständigheterna för att uppnå för företagets ägare och anställda lyckosamma ekonomiska resultat. I vissa lägen kan det vara avgörande för att nå positivt resultat att fartyg snabbt kan säljas eller köpas. Snabba ut- och inhyrningar är andra medel som företagsledningen måste kunna arbeta med. Ut- och inhyrning av fartyg för viss tid, viss resa eller visst godsparti är dock det vanligast förekommande sättet att bedriva sjöfart, men av ålder hyr redare av fartygsägare också in obemannade fartyg under den affärsmässiga benämningen bare-boat charter. Denna sistnämnda befraktningsform förekommer visserligen i ett antal fall årligen men användningsområdet är tämligen begränsat. Fallen förekommer framförallt inom färjetrafiken och offshore. Protektionistiska skäl är här ofta avgörande. I övrigt är det alltid de ekonomiska skälen som styr ägarens/re-

darens beslut att hyra ut fartyg eller hyra in utländska. Bestämmelserna inom detta område kan försvåra möjligheterna till riktiga och snabba beslut. Inom de områden av rederiverksamheten där detta förekommer är det av största betydelse att inskränkningar undviks eller att, om det finns vägande skäl för det, nödvändiga ingrepp utformas så varsamt som möjligt med iakttagande av kraven på snabbhet i besluten. Det är av vitalt intresse för den svenska sjöfarten att möjligheten till skeppslega finns kvar här i landet, liksom i våra konkurrentländer. I begreppet skeppslega ligger, att arbetsplatser helt eller delvis besätts av anställda hos förhyraren eller hans entreprenörer. Detta får självfallet inverkan på den svenska sjöpersonalens sysselsättningsmöjligheter. Skeppslega har emellertid inte förekommit i sådan utsträckning sedan år 1973, då sjömanslagen trädde i kraft, att det haft någon väsentlig betydelse för den arbetslöshet bland sjöfolk som förekommit under den perioden.

Beträffande de svenska flagg- och registreringsreglerna ser man från redarehåll en rad situationer där en liberalisering skulle vara till gagn för den svenska sjöfartsnäringen. Bl.a. har följande framförts. Det har förekommit fall då svenska fartyg utestängts från kustfart i länder som Mexico och Mocambique, eftersom fartygen haft svensk flagg. Den vanligtvis till buds stående möjligheten att omregistrera de svenska fartygen har i dessa fall inte funnits, eftersom inteckningssystemen varit bristfälliga i de angivna länderna och därför inte accepterats av långivarna. Utvecklingsländer som saknar av långivare accepterade inteckningsregister är exempelvis Saudi Arabien, Mocambique, Mexico, Venezuela och Brasilien. Om det hade varit möjligt att låta svenska fartyg skifta flagg men ändå kvarstå i svenskt privaträttsligt register, hade i dessa fall svensk sjöfartsnäring kunnat deltaga i affärsprojekt. Härutöver är möjligheterna att utnyttja subventionerade priser på bunkerolja knutna till det egna landets flagg. En liberalisering av förevarande slag skulle vidare göra det möjligt att undvika dels försäljningar när befraktaren ställer krav på nationell flagg, dels försäljningar med

återköpsklausuler. Då undviks också stämpelavgifter och fartygen kan bevaras i svensk ägo. Även Sverige kräver svensk flagg för att sjöfart skall få bedrivas utmed den svenska kusten, varför en liberalisering i detta avseende måste bli ömsesidig. En ömsesidighet gör det möjligt att registrera inteckningar i utlandet och samtidigt låta fartyget föra svensk flagg. Fartygen kan då vara inteckningsmässigt registrerade i utlandet till dess huvuddelen av lånen på fartygen är lösta. Subventioner och förmånlig finansiering i utlandet skulle därvid kunna utnyttjas. Därutöver skulle sådana bestämmelser göra det möjligt för sjöfartsverket att vid bare-boat charter överlämna inspektion och kontroll till myndigheterna i det land där fartyget har sin offentligrättsliga registrering. Då skulle också skälet till varför befälhavaren måste vara svensk försvinna och besparingar uppnås såväl för svensk fartygsägare som för sjöfartsverket. Eftersom utvecklingen i de traditionella sjöfartsländerna går mot en större flexibilitet i dessa hänseenden är det väsentligt att svenska redare ges förbättrade möjligheter att delta i denna utveckling. Därvid kan liberalare registreringsbestämmelser av nämnt slag vara ett hjälpmedel.

7.2 Synpunkter från de ombordanställdas organisationerna.

Det kan starkt ifrågasättas om det finns anledning att medelst dispens från svensk lagstiftning befrämja en viss befraktningsform. Sveriges generösa dispensgivning vid bareboat charter av svenskt fartyg till utlänning har inte någon motsvarighet i annat traditionellt sjöfartsland. Det innebär i praktiken att bare-boat charter över gränserna är en ytterst ovanlig företeelse. Inte ens länder som tillhandahåller öppna fartygsregister medger normalt dispens från sin lagstiftning vid bare-boat charter till utlänning. Emellertid är sjölagstiftningen i dessa länder på något undantag när så outvecklad att det ändå är möjligt att genomföra dylika charterarrangemang.

Organisationerna anser inte att det finns några vägande skäl för svenska staten att medge dispens från svensk lagstiftning annat än i mycket begränsade fall. Att så ändå skett och fortfarande sker har sin grund i praxis som utvecklades på den tid då den svenska handelsflottan hade en omfattning som innebar svårigheter att bemanna fartygen med nordiska medborgare. Den senaste treårsperioden har dispensmöjligheterna haft negativa effekter på sysselsättningen för svenskt sjöfolk. Från redarehåll anförs ofta att den enda möjligheten att hitta sysselsättning för ett fartyg är att befrakta det på bare-boat basis. Redarens påstående har oftast accepterats av regeringen. Det är av naturliga skäl mycket svårt att motbevisa sådana påståenden, då redaren och befraktaren ensamma förfogar över merparten av bevismaterialet.

Organisationerna är således negativa till principen att ge dispens från svensk lagstiftning på grund av att fartygsägaren träffat befraktningsavtal med en utlänning. Bare-boat charter kan användas i samma syfte som utflaggning av fartyg, d v s att komma undan ett högt kostnadsläge och offentlig insyn. Särskilt betänkligt är bare-boat charter till befraktare i bekvämlighetsland eller skattefristat eller när befraktaren är ett dotterbolag till fartygsägaren eller fartygsägaren närstående företag.

Givetvis anser de ombordanställdas organisationer att sysselsättningsaspekterna väger mycket tungt vid bare-boat charter. Sett i längre perspektiv har sjöfolkets sysselsättningsgrad undergått en stor förändrng vilket åskådliggörs med följande exempel.

Vid tidpunkten för anställningstillståndskungörelsens tillkomst år 1974 uppgick bemanningen i handelsflottan, i de fartyg om 100 ton brutto och därutöver som fanns vid årets slut, till 15 852 personer. Det rådde då brist på vissa kategorier svenskt och nordiskt sjöfolk, varför utomnordiska sjömän efterfrågades. Numera är bilden drastiskt förändrad. Antalet ombordanställda i svenska fartyg var under år 1980 9 251 per-

soner. Som framgår av tabell 1 lades statistiken om fr.o.m. år 1981, varför uppgifterna därefter inte är helt jämförbara med uppgifterna för tidigare år. Enligt den senaste uppgiften var antalet ombordanställda i svenska rederier 12 213 den 30 september 1985. Ombordanställda utlänningar var 1 942 vid samma tidpunkt, varav 1 220 nordiska medborgare. Utlänningarna utgjorde 15,9 procent av den totala bemanningen. Andelen utlänningar var störst bland ekonomipersonalen med 26 procent.

Antalet anställda enligt redareföreningens statistik framgår av tabell 2.

Den svenska handelsflottans bemanning enligt SCB TABELL 1

Avser fartyg om 100 ton brutto och däröver.

1975-80 antalet befattningar i använda fartyg vid årets slut. Från 1981 befattningar och anställda i dessa.

Enligt SCB kan uppgifterna från år 1981 och senare inte jämföras med tidigare siffror.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Befälhavare, styrmän							1476	1417	1363	1323	1372
och telegrafister	2340	2062	1947	1782	1742	1721	2605	2542	2412	2347	2591
Maskinbefäl							881	798	780	754	779
	1711	1424	1304	1132	1090	1083	1528	1632	1598	1496	1678
Däckspersonal							1835	1663	1599	1539	1646
	3724	3224	2969	2630	2311	2233	2953	2924	2757	2601	2934
Maskinpersonal	2020	1694	1465	1166	980	975	757	742	665	618	640
							1413	1403	1268	1209	1360
Sjöpersonal utom							4949	4620	4407	4234	4437
ekonomipersonal, summa	9795	8404	7685	6710	6123	6012	8499	8501	8035	7653	8563
Ekonomipersonal							1833	1765	1760	1647	1737
	4902	4347	3718	3271	3311	3239	3687	3601	3586	3293	3650
Summa							6782	6385	6167	5881	6174
	14697	12751	11403	9981	9434	9251	12186	12102	11621	10946	12213

Tabell 2

Antal ombordanställda i svenska handelsflottan enligt Sveriges Redareförening.

Inkluderar fartyg inom Rederiföreningen för mindre fartyg, bogserbåtar och övriga.

1976	29 600
1977	20 300
1978	19 500
1979	16 750
1980	15 500
1981	15 400
1982	15 000
1983	14 500
1984	14 000
1985	13 000
1986	12 000

Arbetslösheten bland sjöfolk i Sverige har varit stor under de gångna tio åren. För januari 1986 redovisade exempelvis sjöfolksförbundet att 9,3 procent av medlemmarna var arbetslösa, vilket kan jämföras med 2,4 procent för arbetsmarknaden i övrigt i Sverige. Utvecklingen åskådliggörs i tabell 3 av arbetsmarknadsstyrelsens statistik för åren 1975-1986. Från arbetsmarknadssynpunkt är det således mycket betänkligt med utchartring av svenska fartyg till utlandet på bare-boat basis. Det bör även obeserveras att enligt de internationella fackliga principer som gäller, har de fackliga organisationerna i flagglandet bemannings- och avtalsrätten för fartyget oavsett befraktningsform.

Även från sjösäkerhetssynpunkt är det oroande att sjöfartsverket med nuvarande praxis avseende dispensmöjligheter vid bare-boat charter till utlänning anser sig kunna acceptera andra behörigheter för den ombordvarande personalen än vad som gäller enligt svenska behörighetsregler.

I den nya konventionen angående villkor för fartygsregistrering ges vissa möjligheter till flaggskifte vid bare-boat charter över nationsgränserna. En enad fackföreningsrörelse har fördömt konventionen därför att den anses legalisera användandet av bekvämlighetsflagg.

TABELL 3

Vid sjömansförmedlingen anmälda arbetslösa arbetssökande fördelade på olika yrkeskategorier.
(En statistikomläggning 1981 har medfört att siffrorna före och efter detta årtal inte är jämförbara.)
Källa:AMS

	74-75	75-76	76-77	77-78	78-79	79-80	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Fartygsbefäl (inkl.telegrafister)	Registerades ej fram till 1981						876	1330	1967	1612	2396	2970
Maskinbefäl		-"-					372	443	747	770	1092	1323
Däckspersonal	8266	9293	9018	9209	7977	9266	3903	4666	4957	3840	3608	3562
Maskinpersonal	3976	4724	4462	5015	4344	3714	1461	2001	2406	1769	1705	1926
Sjöpersonal utom ekonomipersonal, summa	12242	14017	13480	14224	12311	12980	6612	8440	10077	7991	8801	9781
Ekonomipersonal	4910	6852	7164	9063	8031	12625	5237	7237	5586	4943	5241	4853
Summa total	17152	20869	20644	23287	20342	25605	11849	15677	15663	12934	14042	14634

8. DEN SVENSKA OFFENTLIGRÄTTSLIGA, ARBETSRÄTTSLIGA OCH SOCIALA LAGSTIFTNING SOM GÄLLER VID BARE-BOAT IN- OCH UTHYRNING AV FARTYG ÖVER NATIONSGRÄNSEN.

När det i samband med den nya sjömanslagens tillkomst år 1973 infördes en dispensbestämmelse i dess 59 § om undantag i vissa fall från lagens tillämpning, framhölls att frågan om möjlighet till dispens i och för sig hade en principiell betydelse som sträckte sig även utanför sjömanslagens tillämpningsområde (jfr Ds K 1972:9 s. 31). Uttalandet tog väl närmast sikte på närliggande speciallagstiftning inom sjöfartens område, men torde i förlängningen även kunna åsyfta övriga rättsområden vars tillämpning kunde komma att ifrågasättas vid internationella förhållanden. Före redovisningen av det svenska regelkomplexets tillämplighet ombord på över nationsgränsen bare-boat in- och uthyrda fartyg, bör kort beröras fartygs rättsställning enligt folkrätten.

8.1 Fartygs rättsställning enligt folkrätten.

Enligt förarbetena till 1973 års sjömanslag har ett fartyg i främmande land och på det fria havet den rättsställning som folkrätten och internationella fördrag tillförsäkrar det (jfr prop 1973:40 s. 52). Folkrätten reglerar staternas inbördes offentligrättsliga förhållanden dels genom en uppkommen sedvanerätt, dels genom mellan vissa stater ingångna traktater eller avtal. Genom en sådan traktat, 1958 års Genèvekonvention angående territorialhavet och tilläggszonen, är i princip ett fartyg, som befinner sig i hamn eller eljest inom kuststatens inre vatten, underkastat kuststatens jurisdiktion. Enligt konventionen har alla staters fartyg rätt till oskadlig genomfart genom territorialhavet, antingen avsikten är att passera längs kusten eller för färd till och från kuststatens inre vatten. Dock stadgas i artikel 17 i konventionen att "Utländska fartyg, som utöva rätten till oskadlig genomfart, skola iakttaga de lagar och förordningar, som utfärdats av kuststaten i överensstämmelse med dessa artiklar

och andra folkrättsliga regler, särskilt lagar och förordningar som avse transportverksamhet och sjöfart". Vidare sägs i artikel 24 bl.a. att "Inom ett område av det fria havet, som gränsar till dess territorialhav (tilläggszonen), må kuststaten utöva erforderlig kontroll för att a) hindra överträdelser av dess tull-, skatte-, immigrations- eller hälsobestämmelser inom dess territorium eller territorialhav".

En annan traktat behandlar fartygs nationalitet. Sedan bruket av fartygsregistrering i så kallade bekvämlighetsländer fått en vid utbredning restes, främst i de traditionella sjöfartsländerna, kravet att ett fartygs nationalitet inte skulle accepteras utan vidare, även om nationalitetsvillkoren var uppfyllda i flaggstaten. Kraven har kommit till uttryck i 1958 års Genèvekonvention om det fria havet. (Jfr. Thor Falkanger, Leie av skib, arkiv for sjørett, Bind 10, 1969, s. 622). I dess femte artikel, som är avsedd att förebygga bruket av bekvämlighetsflagg uttalas följande.

"Varje stat skall fastställa villkoren för att dess nationalitet beviljas fartyg, för att registrera fartyg inom dess territorium och för rätten att föra dess flagg. Fartyg har den stats nationalitet vars flagg de är berättigade att föra. Det måste finnas en verklig föreningslänk mellan staten och fartyget; särskilt måste staten i administrativa, tekniska och sociala hänseenden effektivt utöva sin jurisdiktion över och kontroll av fartyg som för dess flagg".

Sverige har inte tillträtt denna konvention. Detta torde dock inte bero på någon avvikande svensk uppfattning i sak (jfr. prop 1973:42 s. 97). Kraven i femte artikeln om en verklig föreningslänk, "a genuine link", mellan fartyget och flaggstaten och på effektiv myndighetsutövning, kommer för Sveriges del närmast till uttryck genom att fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande samt den speciallagstiftning som kringgärdar den svenska sjöfarten. Beträffande de fartyg, som inte går på hemmahamn utan enbart rör sig i avlägsna farvatten mellan utländska hamnar, manifesterar sig detta bl.a. i kravet att befälhavaren skall vara svensk.

I detta sammanhang bör framhållas att det inte råder full enighet om vad som egentligen innefattas i artikel 5. Folke Schmidt påvisar exempelvis att det från en del håll hävdas att denna konvention inte på något sätt kräver att fartygsägaren skall ha en anknytning till registreringslandet. Även om Schmidt säger sig hysa stor sympati för de värderingar som var avgörande för konventionen, menar han dock att man får vänta sig, att konventionen även fortsättningsvis kommer att underkastas en formell tolkning med påföljd, att termen "genuine link" inte innefattar mer än ett krav att bekvämlighetsländerna upprättar något sorts regelsystem, oavsett hur bristfälligt det systemet kan vara. Från denna utgångspunkt menar han att konventionen inte har den betydelse som dess stiftare förväntade sig (Ships flying flags of convenience, Arkiv for sjørett XII (1972) s. 82 och 94).

<u>År 1958</u> uppgick världshandelstonnaget till drygt 118 miljoner ton avseende fartyg över 100 bruttoton. På nedanstående länder fördelade detta sig enligt följande

Sverige	ca 3,3	milj.	ton
Danmark	ca 2	"	"
Finland	ca 0,7	"	"
Norge	ca 9,3	"	"
Nederländerna	ca 4,6	"	"
Frankrike	ca 4,3	"	"
Storbritannien	ca 20,2	"	"
Västtyskland	ca 4	"	"
USA	ca 25,5	"	"
Grekland	ca 1,6	"	"
Liberia	ca 10	"	"
Panama	ca 4,35	"	"
Polen	ca 0,45	"	"

Observera att koloniernas flottor har inräknats i moderländernas siffror!

Källa: Statistisk årsbok

Sedan den sistnämnda konventionens tillkomst, vilken främst hade sina tillskyndare i de traditionella sjöfartsländerna, har emellertid situationen förändrats. Under år 1986 uppgick

världens handelsflotta till ca 405 miljoner bruttoton. Nu intar bekvämlighetsländerna tätpositionerna enligt följande

Sverige	ca 2,5	milj.	ton
Danmark	ca 4,7	"	"
Finland	ca 1,5	"	"
Norge	ca 9,3	"	"
Nederländerna	ca 4,3	"	"
Frankrike	ca 5,9	"	"
Storbritannien	ca 11,6	"	"
Västtyskland	ca 5,6	"	"
USA	ca 19,9	"	"
Grekland	ca 28,4	"	"
Liberia	ca 52,6	"	"
Panama	ca 41,3	"	"
Polen	ca 3,5	"	"

Källa: Lloyd's Register of Shipping, Statistical tables 1986.

Som en jämförelse kan noteras att Sverige som mest innehade ca 7,4 miljoner ton vid slutet av år 1975. Norge hade den 1 juli 1976 ca 27,9 miljoner ton.

Scenförändringen under detta dryga kvartssekel återspeglar förmodligen främst en attitydförändring till den tidigare accepterade definitionen på "genuine link", vilket gjort att bekvämlighetsländerna kunnat bygga upp handelsflottor av modernaste slag. Detta har också kommit till uttryck i den FN-konvention om villkoren för fartygsregistrering som undertecknats år 1986 (konventionen behandlas mer ingående i kapitel 10.2.1). I den mån det därutöver har funnits en föreställning om en "ekonomisk genuine link" torde den ha förkastats. Numera synes diskussionen i stället föras i termer som berör tre alternativa länkar, nämligen management (vilket väl närmast bör förstås som omhändertagandet av fartygets drift), ägarskap och bemanning.

8.2 Tillämpningen av svensk lagstiftning ombord på bare-boat utchartrade svenska fartyg och på bare-boat inchartrade utländska fartyg.

I det följande skall en redogörelse lämnas för svensk lagstiftnings tillämpning i samband med bare-boat charter. Det bör då understrykas att det ibland är svårt att göra en avgränsning mellan rent offentligrättslig respektive civilrättslig lagstiftning, eftersom lagstiftningen ofta är en kombination av båda slagen. På samma sätt förhåller det sig med arbetsrättslig och social lagstiftning. Här görs därför indelningen efter lagarnas huvudsakliga karaktär. Genomgången är ej fullständig utan tar enbart fasta på huvuddragen inom respektive område.

8.2.1 Offentligrättslig lagstiftning.

Hänsynen till folkrätten har beaktats beträffande svensk strafflags tillämplighet. Reglerna härom återfinns i 2 kap brottsbalken (BrB) (1962:700). I 2 kap 7 § balken stadgas sålunda att

"I fråga om svensk lags tillämplighet och svensk domstols behörighet skola, utöver vad i detta kapitel sägs, iakttagas de begränsningar som följa av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser eller, enligt vad därom är särskilt stadgat, av överenskommelse med främmande makt."

Av 2 kap 1 § BrB framgår att det är efter svensk strafflag som svensk domstol har att döma för brott som begåtts här i riket. Dock överlämnar Sverige i viss mån åt främmande stat att beivra brott på dess fartyg inom svenskt territorium liksom Sverige tillerkänner sig kompetens att beivra brott på svenskt fartyg inom utländskt territorium. Denna sistnämnda svenska kompetens uttrycks i 2 kap 3 § BrB, enligt vilken för brott som begåtts utom riket döms efter svensk lag och vid svensk domstol om brottet förövats på svenskt fartyg eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg. För brott inom riket på

främmande makts fartyg ges i 2 kap 5 § BrB regler om särskilt åtalsförordnande. Härigenom tas hänsyn till att skäl kan finnas att inte utöva den svenska domsrätten när det gäller brott förövat på utländskt fartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller eljest medföljde detta, mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse. Omständigheterna torde här ofta vara sådana att åtal kan underlåtas. Detta gäller särskilt när gärningen rör rent disciplinära förhållanden ombord eller annars är av mindre svår beskaffenhet och även när fartyget endast är på genomfart inom svenskt område (jfr. Beckman m.fl., kommentar till Brottsbalken, fjärde upplagan s. 103).

Sjölagen (1891:35 s. 1) bygger i många stycken på internationella överenskommelser som Sverige tillträtt. I den mån dess bestämmelser anknyter till fartygs nationalitet eller angränsande frågor som är av intresse i nu förevarande sammanhang, skall dessa kort beröras här.

I sjölagens inledande paragraf ges regler för fartygs nationalitet. Reglerna undergick en modernisering år 1973 med hänsyn till att villkoren ansågs behöva anpassas till dagens mångsidiga ekonomiska företagsamhet. 1 § sjölagen har i dag följande lydelse.

"Fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Regeringen meddelar föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och får därvid bestämma vad som skall iakttagas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling".

Regeringen har givit sjöfartsverket sådant bemyndigande som nämns i första stycket - jfr. 3 § verkets instruktion (1969:320), omtryckt (1982:855). Enligt Christer Rune (Rätt

till skepp, 1976, s. 22 f) är det tydligt, att utrymmet för dispens blir tämligen trångt med så lågt ställda anspråk för skepps svenska nationalitet som nu gäller. Men han menar att det dock kan vara önskvärt att hävda det i vissa sammanhang, t.ex. då skepp behöver drivas i samverkan mellan redare över nationsgränser. För att man i sådana fall på allvar skall kunna tala om ett avgörande inflytande över skeppsdriften lär åtminstone få krävas att driftsledningen på betryggande sätt är knuten till vårt land och att den svenska andelen är någorlunda stor. Även belånings- och befraktningsförhållandena betraktar han som realiteter när det gäller att väga det svenska inflytandet. Rune antar att det främst torde bli sjöfartspolitiska hänsyn som kommer att styra denna dispenspraxis.

I förarbetena till sjölagen beaktades spörsmålet om skepps nationalitet vid ändrade befraktningsförhållanden (jfr. prop. 1973:42 s. 98 ff.). Sjölagskommittén anlade följande synpunkter på situationen med skeppslega av svenskt fartyg till utlandet. "Ett genom bare-boat charter utlejt fartygs föreningslänk med hemlandet är naturligtvis påtagligt svag. Å andra sidan finner kommittén det knappast rimligt, att växlande befraktningsförhållanden skall påverka nationalitetsregistreringen. Problemet kompliceras av att långvariga bareboat charters ej är sällsynta. Emellertid har kommittén utgått från antagandet, att ägarens rättigheter gentemot befraktaren och den svenske befälhavarens i svensk lag reglerade skyldigheter med avseende på fartyget motiverar, att fartyget anses underkastat svensk myndighetsutövning, även när främmande redare förfogar över det på grund av skeppslegoavtal. ...- Det bör å andra sidan ... ej tillåtas, att ett till en svensk redare utlejt främmande fartyg betraktas som svenskt enbart därför att driftsledningen avtalsenligt ligger i svensk hand. Ett sådant ställningstagande skulle uppenbarligen rycka undan grundvalen för uppfattningen att ett svenskägt, till utlandet bortfraktat fartyg förblir svenskt, även när avtalet innebär att driftsledningen ligger hos den

utländske befraktaren". Departementschefen anslöt sig till kommitténs bedömning (jfr. a. prop. s. 215).

I 2 § sjölagen anges att ett skeppsregister skall föras över svenska skepp. Under begreppet skepp hänföres enligt paragrafen fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Från att fartygsregistreringen tidigare hade tillgodosett enbart offentligrättsligt betingade ändamål formades förordningen (1901:78 s. 1) angående registrering av svenska fartyg så att den jämte detta huvudändamål skulle erbjuda ett någorlunda tjänligt underlag för fartygsinteckning. Senare tiders internationella strävanden att skapa enhetliga regler på fartygspanträttens område har bl.a. lett fram till en i Bryssel år 1967 ingången konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Genom 1973 års sjölagsändringar, vid vilka nämnda konvention beaktats, har det då inrättade skeppsregistret kommit att få en övervägande privaträttslig karaktär. Ett visst offentligrättsligt behov av skeppsregistrering kvarstår dock och torde väl i huvudsak kunna hänföras till de områden som sjöfartsverket framhöll i förarbetena (a. prop. s. 105), nämligen sambandet mellan registrering och utfärdande av mätbrev, fartcertifikat och andra skeppshandlingar samt registreringens betydelse från övervakningssynpunkt. Från statistiska centralbyrån har även behovet av data om fartygen påpekats.

Enligt 11 § sjölagen skall svenskt skepp vara infört i skeppsregistret. Har utländskt skepp blivit svenskt, får det enligt 35 § sjölagen införas i skeppsregistret endast om det visas att skeppet ej är infört i motsvarande register i sitt förutvarande hemland eller att det kommer att avföras ur sådant register den dag det registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen. Den sistnämnda bestämmelsen beror av sjöpanträttskonventionen och är avsedd att förhindra överföring från register i en stat till en annan med åsidosättande av rättighetshavares intressen. Med uttrycket "motsvarande register" i paragrafen förstås enligt Rune (a.a.s. 134) sådant register som icke bara fyller funktionen att ut-

göra förteckning över fartyg utan som medger inskrivning av rätt till fartyg. Har registret icke denna karaktär, skall registrering där ej beaktas. Däremot kan enligt Rune sådan registrering, om den vidhålls, ge anledning till antagande att förvärv varigenom skeppet uppges ha blivit svenskt, är ogiltigt eller ofullbordat enligt registreringslandets lag.

Längre fram i sjölagen återfinns panträttsliga regler som har internationell anknytning. De bygger nämligen på den av Sverige tillträdda konventionen av år 1967 om sjöpanträtt och fartygshypotek. Eftersom vissa panträttsliga aspekter behandlas under kapitel 10.2.3 i betänkandet skall här endast beröras några av sjölagens lagkonfliktregler som avser panträtten.

Inledningsvis bör först noteras att panträtt i skepp, skeppshypotek, erhålles genom inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) hos fartygsregistermyndigheten. Den tidsföljd i vilken inteckningarna söks är avgörande för deras företrädesordning. Oberoende av sådan inskrivning kan skeppet också belastas av sjöpanträtt. I Sverige gäller denna panträtt till säkerhet för vissa särskilt uppräknade fordringar såsom exempelvis lönefordringar. Sjöpanträtter har bättre förmånsrätt än skeppshypoteken.

De normer som är avgörande för vilket lands lag som är tillämplig kan vara olika länderna mellan. Vissa gemensamma drag kan dock urskiljas (jfr. prop. 1973:42 s. 193 och 291). Exempelvis följer i stor utsträckning äganderätten till och hypotek i fartyg lagen i registreringsstaten (flaggstaten). Sjöpanträtt följer ofta andra lagar, t.ex. lagen i den stat där fordringen stiftades. Domstolslandets lag kan göra sig gällande i andra avseenden. Enligt 278 § sjölagen gäller främmande panträtt, som upplåtits i utländskt fartyg, även i Sverige under vissa förutsättningar. Bl.a. skall rättigheten ha stiftats och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat. Men, det är bara aktuellt att erkänna främmande registerpanträtt i samband med verkställighet

här i landet, alltså vid exekution eller då rättigheten görs gällande för att vinna svensk exekutionstitel. Främmande registerpanträtt till skepp kan alltså ej föras över från det utländska registret till det svenska skeppsregistret (Rune, a.a. s. 224). Vad däremot angår sjöpanträtt består sådan enligt 246 § sjölagen även om fartyget övergår till ny ägare eller om fartygets registrering ändras. Åberopas företrädesberättigad sjöpanträtt inför svensk myndighet, skall enligt 259 § sjölagen svensk lag tillämpas. Detta gäller enligt Rune (a.a. s. 174) oberoende av egendomens nationalitet eller registrering. Icke företrädesberättigad sjöpanträtt som åberopas skall prövas enligt registreringslandets lag. Men då får den panträtten stå tillbaka för de företrädesberättigade och den får ej heller medföra bättre rätt än den av dessa som den närmast motsvarar. Både skeppshypotek och sjöpanträtt upphör under vissa förutsättningar efter exekutiv försäljning. Även exekutiv försäljning i främmande stat skall erkännas om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek (jfr. 249 och 276 §§ sjölagen).

I anslutning till redogörelsen för ovan nämnda bestämmelser bör tilläggas att det är sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt som enligt 1 kap 1 § fartygsregisterförordningen (1975:927) är registermyndighet för de göromål som avses i 2 § sjölagen. På grundval av registrering utfärdar sjöfartsregistret enligt 6 kap 1 § förordningen nationalitetscertifikat för skepp, utan vilket certifikat skepp inte får hållas i drift enligt 6 kap 12 § samma förordning.

Under kapitel 5.1 redovisas tillämpningen av sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929) och kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg i förevarande sammanhang. Här görs därför hänvisning till den redogörelsen.

I lagen (1958:295) om sjömansskatt infördes år 1975 bl.a. bestämmelsen i 36a § enligt vilken sjömansskattelagen inte skall tillämpas på entreprenöranställd personal ombord om särskilda skäl föreligger. Genom denna dispensbestämmelse kan sjömansskattenämnden medge att utländsk besättning vid delupplåtelse av driften av svenskt fartyg befrias från att erlägga svensk sjömansskatt. Vidare ändrades anvisningarna till 1 § så att de anpassades till rådande praxis vid bare-boat charter förhållanden. Praxis i detta avseende innebar enligt uttalandena i prop. 1975:109 s. 43 "i fall då utländskt handelsfartyg hyrs in av svensk redare, att den personal som den svenske redaren anställer omfattas av sjömansskattelagens bestämmelser. I det motsatta fallet, dvs att svenskt handelsfartyg hyrs ut till utländsk redare, anses den personal som är anställd av fartygets ägare och medföljer fartyget omfattad av nyss nämnda bestämmelser".

Sjömansskattesystemets fortbestånd är under övervägande. För närvarande har dock inget ställningstagande gjorts.

Vad gäller sjöarbetstidslagen (1970:105) framgår av dess inledande bestämmelse att lagen äger tillämpning på skeppstjänst. Med detta förstås arbete som person, vilken är anställd på svenskt fartyg, för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller på annat ställe. Enligt Rittri/Wieslander (Sjöarbetstidslagen, andra uppl. s.32) kan lagen däremot inte tillämpas på utländska fartyg, även om dessa enbart skulle trafikera det svenska territorialhavet. Svenska fartyg är dock underkastade lagen även då de befinner sig utanför Sveriges territorium oavsett om de utchartrats till utlänning eller ej.

Emellertid är sjöarbetstidslagen i många avseenden dispositiv och regeringen kan även i övrigt medge undantag från dess tillämpning. Vanligtvis regleras hithörande frågor i stället i kollektivavtal.

Lagen är ej konventionsbunden sedan Sverige år 1970 återtagit ratifikationerna av ILO-konventionerna nr 57 och 109.

Lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg äger, enligt 1 kap 1 §, i den mån ej annat särskilt anges eller följer av lagen, tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten. I slutet av vart och ett av kapitlen varigeges regler dels till förebyggande av ohälsa och olycksfall m.m. (3 kap), dels angående lastning m.m. (4 kap), dels angående vissa minibesättningsregler (6 kap), dels angående redarens m.fl. åligganden till tryggande av säkerheten (9 kap), anges att vissa av dessa regler ej gäller utländskt fartyg i vidare mån än vad regeringen förordnar. I motiveringen till 1 kap 1 § uttalade departementschefen bl.a. följande. "I sistnämnda hänseende skall dock den inskränkningen gälla - som för övrigt följer av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser - att den svenska lagstiftningen måste vika för de lagbestämmelser som gäller i det land vari fartyget befinner sig". Då "sjösäkerhetsbestämmelserna genom tillkomsten av internationella konventioner på området i huvudsak är lika i sjöfartsländerna, lär knappast i praktiken inträffa att svenska bestämmelser är oförenliga eller strider mot säkerhetsföreskrifterna i det land där svenskt fartyg befinner sig. ... I svenskt farvatten skall lagen i princip tillämpas på utländskt fartyg. Vissa av bestämmelserna är dock av nationell natur varför de icke utan vidare bör tillämpas på andra fartyg än svenska".

Till nu nämnda lag anknyter förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg, vilken enligt 1 kap 1 § äger tillämpning på svenska fartyg. Av dess bestämmelser bör nämnas kravet i 6 kap 1 § att befälhavare på handelsfartyg skall vara svenska medborgare. Undantag från detta krav får medges av sjöfartsverket om det finns särskilda skäl.

Bland övriga i huvudsak offentligrättsliga författningar kan följande nämnas.

Lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten stadgar förbud mot utsläpp av avfall från fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Förbudet gäller således både svenska och utländska fartyg. Svenskt fartyg får ej heller dumpa avfall i det fria havet. I lagen avses avfall från landbaserad verksamhet. I fråga om vattenföroreningar från fartyg, dvs föroreningar som står i samband med fartygsdrift eller som förorsakats av olyckshändelse, ges föreskrifter i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Lagen är förankrad i bl.a. en konvention år 1974 mellan Östersjöstaterna angående skydd av Östersjöområdets marina miljö. I 4 kap 1 § denna lag ges regeringen eller den myndighet som regeringen utser rätt att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion m.m. och om certifikat som visar att föreskrifterna är uppfyllda. Enligt 4 kap 2 § i lagen får föreskrivas att fartyg inte får användas till sjöfart eller, såvitt avser utländska fartyg, till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, om de inte har certifikat.

Lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss har inarbetats i svensk lagstiftning på grundval av 1969 års internationella konvention i ämnet. I vissa hänseenden innehåller lagen bestämmelser som saknar motsvarighet i konventionen. Deras tillämplighet är territoriellt begränsade till svenskt område. Ägare av svenskt fartyg åläggs att inneha i lagen nämnd typ av ansvarighetsförsäkring oavsett var fartyget än befinner sig. En motsvarande försäkringsskyldighet åligger även innehavare av utländskt fartyg då sådant anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats.

I livsmedelslagen (1971:511) ges föreskrifter om hantering av livsmedel. Den omedelbara tillsynen över efterlevnaden av lagen inom varje kommun utövas av miljö- och hälsoskyddsnämnden. Tillämpningsföreskrifter finns i livsmedelsförordningen (1971:807). Enligt 38 § förordningen prövar livsmedelsverket frågor om godkännande av livsmedelslokal i bl.a. registreringspliktigt fartyg.

Fartygsmiljöutredningen gjorde i sitt slutbetänkande Ny sjösäkerhetslag, Del II, Motiv (Ds K 1982:3) vissa uttalanden om livsmedelslagstiftningen och sjöfarten. Bl.a. uttalades följande. "Fortsatta undersökningar och överväganden har bestyrkt utredningen i den uppfattningen att svensk livsmedelslagstiftning knappast och i varje fall huvudsakligen endast när fråga är om sjöfart med starkare anknytning till Sverige kan anses gälla svenska fartyg också utanför svenskt farvatten. Vad angår utländska fartyg inom Sverige torde däremot den svenska lagstiftningen gälla i princip utan andra undantag än som beror av den folkrättsliga grundsatsen, om havens frihet och den närliggande regeln om rätt till oskyldig genomfart i territorialhavet. Den svenska lagstiftningen bör dock tillämpas med urskillning och närmast för att undvika diskriminering eller förhållanden som kan väcka anstöt eller förargelse eller annars på ett påfallande sätt strider mot svensk standard". På grundval av fartygsmiljöutredningens betänkande har regeringen i sin under år 1987 framlagda lagrådsremiss föreslagit att en möjlighet införs att göra undantag från den svenska livsmedelslagstiftningen såvitt avser bl.a. fartyg. (För närmare studium av den svenska livsmedelslagstiftningens räckvidd - se Kurt Grönfors, stencil, Svenska rättsreglers tillämplighet på handelsfartyg, 1980).

8.2.2 Arbetsrättslig lagstiftning

Lagen (1974:371) om rättegången i arbetstvister är tillämplig på alla tvister om kollektivavtal och tvister som grundar sig på ett anställningsförhållande. Enligt Michael Bogdan (Den svenska internationella arbetsrättens grunder, SvJT 1979 s.86) avses lagen dock inte ta ställning till svensk domsrätt i arbetstvister. "Inte heller finns det någon annan författning där domsfrågan är reglerad. Som ett undantag där svensk domsrätt i arbetstvister måste anses reglerad, ehuru på ett indirekt sätt, genom författning kan man nämna sjömanslagens (1973:282) 14 §. Där stadgas att tvist om anställningsförhållande rörande sjöman som är anställd för fartygsarbete som

befattningshavare på svenskt fartyg ej får dragas inför utländsk myndighet. Detta måste anses betyda att svensk domsrätt alltid föreligger i dessa fall, eftersom en negativ kompetenskonflikt i annat fall inte kunde undvikas. Se vidare lag (1952:532) om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg samt de anslutande förordningarna 1952:776, 1958:402 och 1975:309".

Med anledning av Bogdans hänvisning till 1952 års lag om undantag från svensk domstols behörighet i vissa fall bör anmärkas att denna tillkommit närmast i anledning av en svensk-brittisk konsularkonvention. Det är i förarbetena till 1952 års sjömanslag utsagt, att det endast är genom ömsesidiga överenskommelser som bestämmelsen torde bli verkningsfull. Förordnande om undantag från svensk domstols behörighet i arbetstvister av nämnt slag har utfärdats med avseende å förhållandet till Storbritannien år 1952, Frankrike år 1958 och Rumänien år 1975.

Lagen (1982:80) om anställningsskydd gäller arbetstagare i allmän och enskild tjänst med vissa undantag. Denna lag föregicks av två andra lagar i ämnet, dels en från år 1971, dels en från år 1974. I förarbetena till den sistnämnda uttalades följande (prop. 1973:129 s. 195) "Lagen innehåller inte några bestämmelser om dess tillämplighet på anställningsförhållanden med internationell anknytning. Den frågan får lösas i rättstillämpningen enligt sedvanliga normer för lagkonflikter. Jag vill emellertid påpeka att lagens karaktär av social skyddslagstiftning torde medföra att i princip allt arbete som utförs i landet blir underkastat lagen. Av lagens tvingande karaktär synes vidare följa att en överenskommelse mellan parterna i ett anställningsavtal om att ett visst lands lag skall tillämpas på anställningsförhållandet inte i och för sig kan tillmätas någon avgörande betydelse för lagvalsfrågan. När det gäller arbete som utförs i annat land torde lagen i princip bli tillämplig, om parterna är svenska rättssubjekt. - På sjöfartens område bör huvudregeln - i likhet

med vad som gäller enligt den nya sjömanslagen - vara att lagen är tillämplig på fartyg som enligt reglerna i sjölagen ... är att anse som svenskt, oavsett vem som handhar driften ombord. Även beträffande utländska fartyg kan ibland ett betydande svenskt intresse föreligga av att de ombordanställda kommer i åtnjutande av lagens anställningsskydd. Så är exempelvis fallet då svensk redare hyr fartyget av utländsk fartygsägare på bare-boat basis (dvs när rederiet i sin egenskap av befraktare driver annans fartyg för egen räkning) och redaren driver fartyget helt eller delvis med svensk arbetskraft i trafik som regelbundet berör svenska hamnar. Enligt min mening torde lagen kunna bli tillämplig i samma mån som Kungl. Maj:t i sådana fall funnit skäl att med stöd av 60 § sjömanslagen förordna att den lagen skall gälla även sjömän på utländska fartyg".

Avgörande för lagens tillämpning i den situation då en bestämd del av driften ombord - t.ex. en restaurangrörelse - har upplåtits till en självständig företagare blir (se Lunning - Anställningsskydd, 1984 års uppl. s. 46), förhållandet mellan den självständige företagaren och de av honom anställda, ej t.ex. fartygets eller rederiets nationalitet.

Bogdan (a.a. s. 108) menar att anförda motivuttalanden torde vara vägledande för hela den svenska "individuella" arbetsrätten. Uttalanden liknande de i förarbetena till anställningsskyddslagen har också gjorts i förarbetena till lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (jfr. prop. 1975/76:105, bilaga 1. s. 323 ff). Med hänsyn till att medbestämmandelagen är den centrala lagen inom den svenska "kollektiva" arbetsrätten kan man, enligt Bogdan (a.a. s. 95) säkerligen utgå från att uttalandet blir vägledande också såvitt gäller frågor hemmahörande i den "kollektiva" arbetsrätten, vilka regleras i andra författningar än medbestämmandelagen.

De nu anförda uttalandena torde således göra sig gällande beträffande lagar som lagen (1974:13) om vissa anställnings-

främjande åtgärder, lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen, lagen (1974:981) om arbetstagares rätt till ledighet för utbildning, möjligtvis lagen (1976:157) om skyldighet för arbetsgivare att anmäla ledig plats till den offentliga arbetsförmedlingen, lagen (1978:410) om rätt till ledighet för vård av barn, m.m. och lagen (1979:1118) om jämställdhet mellan kvinnor och män i arbetslivet. I förarbetena till den sistnämnda lagen sades emellertid att "Jämställdhetsombudets och jämställdhetsnämndens verksamhet torde dock i princip få vara begränsad till svenska arbetsplatser" (prop. 1978/79:175 s. 113).

Slutligen kan till den i huvudsak arbetsrättsliga lagstiftningen även hänföras semesterlagen (1977:480). Till skillnad från tidigare semesterlagstiftning saknas särbestämmelser för sjömän. Wikrén/Eriksson (Semesterlagen, kommentar till, andra uppl. år 1980 s. 32) uttalar att "Liksom vid annan arbetsrättslig lagstiftning ... bör utgångspunkten vara, att lagen blir tillämplig på varje arbetsplats med dominerande anknytning till Sverige eller svenska förhållanden (jfr. AD 1975:10)".

8.2.3 Social lagstiftning

Inledningsvis bör nämnas något om de internationella överenskommelser inom ämnesområdet som Sverige är anslutet till. Centrala för lagstiftningen är de konventioner som har utarbetats av Internationella arbetsorganisationen (ILO). Här kan främst nämnas konventionen år 1962 (nr 118) angående utlänningars likaställande med ett lands egna medborgare i fråga om social trygghet och konvention år 1964 (nr 121) angående förmåner vid yrkesskada. Vidare kan nämnas Europarådets medlemsstaters provisoriska överenskommelse år 1951 om bl.a. lika behandling av egna och utländska medborgare vid arbetsskada. Från och med år 1982 gäller också mellan de fem nordiska länderna en ny konvention om social trygghet. Huvudtanken bakom konventionen är att nordiska medborgare skall ha ett

fullständigt socialt skydd var de än befinner sig i norden. Detta är en förutsättning för att den gemensamma nordiska arbetsmarknaden skall kunna fungera på ett för den enskilde socialt godtagbart sätt.

I 1 kap 3 § lagen (1962:381) om allmän försäkring omtalas den personkrets som är försäkrad enligt lagen. Försäkrad är dels svensk medborgare, dels personer som utan att vara svenska medborgare är bosatta i riket. I andra stycket uttalas att utländsk sjöman på svenskt handelsfartyg är försäkrad för tilläggspension även om han ej är bosatt i riket. Dock skall enligt 20 kap 1 § samma lag i det fall då dispens meddelats enligt 36a § sjömansskattelagen (omnämnd under 8.2.1) utländsk sjöman som är anställd hos entreprenör inte anses försäkrad enligt 1 kap 3 § andra stycket lagen om allmän försäkring. För den tid som dispensen varar blir han alltså inte berättigad till ATP. Vidare befrias entreprenören från att erlägga avgift till tilläggspensioneringen och sjömanspensioneringen samt övriga socialförsäkringsavgifter och allmän arbetsgivaravgift. Enligt tidigare uppgifter skulle dock yrkesskadeskyddet bestå oavsett dispens och följaktligen skulle avgift till yrkesskadeförsäkringen alltid erläggas (jfr. prop. 1975:109 s. 45). Numera har yrkesskadeförsäkringen ersatts av lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring men nämnda princip torde vara densamma. Enligt denna lag är den som förvärvsarbetar i verksamhet här i riket försäkrad för arbetsskada. För att vara omfattad av lagen kan den skadade ha arbetat i sådan verksamhet som bedrivits av både svensk och utländsk arbetsgivare. Sjömän på svenska fartyg anses vara sysselsatta i Sverige. "Även anställning genom svensk redare i fall av s.k. bare-boat charter torde omfattas av LAF" (jfr. Grönwall/Hessmark, Arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd, tredje uppl. 1984).

Sjöman är berättigad till sjömanspension enligt kungörelsen (1972:412) om sjömanspension om han under vissa förutsättningar varit anställd på svenskt handelsfartyg. Sedan år 1975 jämställs tjänstgöring på utländskt fartyg som inhyrts av

svensk redare på bare-boat basis med tjänstgöring på svenskt fartyg. I kungörelsen stadgas dock att kvalifikationstid för sjömanspension ej tillgodoräknas om sjömansskattenämnden enligt 36a § sjömansskattelagen medger att sjömansskatt ej skall erläggas.

Regler om alla de avgifter som arbetsgivare har att erlägga för finansieringen av olika socialförsäkringar återfinns i lagen (1981:691) om socialavgifter. Bland andra avgifter skall en arbetsgivare betala sjömanspensionsavgift om han sysselsätter sjömän, vilken avgift skall användas för beredande av pension åt sjömän vilka som manskap varit för utrikes fart påmönstrade svenskt handelsfartyg. Hur underlaget för beräkning av tilläggspensionsavgift och annan avgift skall bestämmas omtalas i 2 kap 5 § socialavgiftslagen.

9. UTLÄNDSKA FÖRHÅLLANDEN

Sjöfarten är en internationellt präglad näring. De svenska rederierna bedriver en omfattande sjöfart på utlandet, varför de är utsatta för internationell konkurrens. Självfallet är de också känsliga för förändringar i den internationella sjöfartspolitiken. Avsikten med redogörelsen i detta kapitel är dock inte att ge en närmare redogörelse för denna politik. Här skall endast ges en kort framställning om hur en rad för Sverige betydelsefulla sjöfartsnationer ställer sig till den relativt avgränsade företeelsen som bare-boat charter över nationsgränserna utgör. Inledningsvis behandlas svaren på de frågor utredningen genom våra ambassader tillställt dessa länder. Därefter följer en kort redogörelse av de intryck utredningen erhöll under en studieresa som företogs under hösten år 1986 till grannländerna Norge och Danmark. Slutligen skall närmare beröras västtysk lagstiftning och praxis i samband med tillfällig utflaggning vid bare-boat utchartring.

9.1 Regleringen av bare-boat charter över nationsgränsen m.m. i några sjöfartsländer

Under hösten år 1985 inhämtades genom våra ambassader uppgifter från berörda departement i några för Sverige betydelsefulla sjöfartsnationer i enlighet med ett antal frågor som utredningen önskade få belysta. Bland de länder som tillfrågades ingick våra grannländer Danmark, Finland och Norge, med vilka Sverige har och har haft omfattande kontakter både vad avser gemensamt lagstiftningsarbete och beträffande fartygstrafik. Liksom handelsflottan i Sverige drivs dennas motsvarigheter i Danmark och Norge i stor utsträckning på fart mellan utländska hamnar, så kallad cross trade. De situationer som länderna ställs inför på det internationella planet är därför ofta likartade. En väsentlig skillnad är dock att Danmark är medlem i de ekonomiska gemenskaperna (EG). Handelsflottan i Finland torde i större utsträckning än vår vara sysselsatt i det egna landets transportverksamhet. Vidare ställdes frågorna till EG-staterna Holland, Storbritannien

och Västtyskland. Även om USA, vars handelsflotta till stor del är utflaggad till så kallade bekvämlighetsländer, inhämtades uppgifter. Statshandelslandet Polen ingick också som jämförelse i rundfrågningen.

Av undersökningen framgår sammanfattningsvis följande. Samtliga av de tillfrågade västländerna tillåter bare-boat charter över sina nationsgränser; Holland tillåter dock endast inchartring på detta sätt, Polen tillåter varken sådan in- eller utchartring. Principen att fartygets flagg styr lagstiftningen ombord även vid bare-boat charter synes undantagslöst gälla. Endast Finland uppger sig ha dispensregler motsvarande de svenska i detta hänseende. Holland kan dock ge viss dispens från arbets- och semesterlagstiftningen och Västtyskland har möjlighet att ge dispens vid tillfällig utflaggning. Registrering av bare-boat charter avtalen förekommer inte.

På FRÅGA NR 1 önskade utredningen få svar huruvida det är tillåtet för redare i respektive land att på bare-boat basis till utlänning chartra ut fartyg som för landets flagg respektive att från utlandet chartra in fartyg som för utländsk flagg.

Danmark svarade att någon reglering av villkoren för in- och utchartring av fartyg på bare-boat basis inte finns där.

Finland upplyste att bare-boat charter där är tillåten enligt de allmänna reglerna om avtalsfrihet. Frågan om tillstånd uppkommer först i det fall att fartyget skall byta flagg vid in- eller utchartringen.

Inte heller Norge har några regler som hindrar bare-boat in- och utchartring.

Holland svarade att fartygsägare enligt deras lagstiftning inte tillåts chartra ut fartyg med holländsk flagg till utlandet på bare-boat basis. Men man upplyste samtidigt att

detta emellertid tillfälligtvis ändå förekom. Dock skulle denna möjlighet komma att uteslutas i framtida lagstiftning. Däremot är det tillåtet för holländska redare att inchartra utländska fartyg på bare-boat basis.

Storbritannien tillåter bare-boat in- och uthyrning av fartyg.

Inte heller Västtyskland lägger i princip hinder i vägen för bare-boat charter över nationsgränsen.

I USA tillåts bare-boat utchartring av fartyg till utlänning under förutsättning att fartyget är avsett för högsjöfarthandel.

Polen har vid besvarandet av formuläret utgått från att en bare-boat charter över nationsgränsen förutsätter byte av nationalitetsflagg. På grund härav har man upplyst att sådana charteravtal inte kan slutas med utländska redare.

I **FRÅGA NR 2** ville utredningen veta under vilka villkor sådan in- respektive utchartring får ske och vilka regler som då gäller för fartygs registrering. Vi ville härunder också ha svar på om det uppställs krav på registrering av bare-boat charter avtalet.

Danmark svarade att reglerna i 1 § sjölagen inte kan frångås. När ett fartyg anses danskägt skall det därför föra dansk flagg och danska regler gäller ombord. Detta medför, att om ett danskägt fartyg utchartras på bare-boat villkor till en utlänning, gäller dansk lagstiftning även fortsättningsvis i full utsträckning ombord. Förhållandet blir det omvända när ett utländskt fartyg bare-boat inchartras till Danmark; det kommer då inte att omfattas av dansk lagstiftning. Härav följer också att det ej är möjligt att registrera ett utländskt fartyg endast på basis av ett bare-boat certeparti.

I Finland är huvudregeln att lagstiftningen följer flaggan såväl vid in- som utchartring. Även fartygets registrering följer flaggan. Vidare krävs ingen särskild registrering av charteravtalet.

Om det i samband med bare-boat inchartring av ett utländskt fartyg till Norge avtalas att det norska rederiet skall överta ägarrättigheter i fartyget eller har option därtill, är transaktionen licenspliktig. Tillstånd ges endast efter de flaggpolitiska riktlinjer som stortinget meddelat. Däremot får i samband med bare-boat utchartring av norska fartyg utländska rederier utan tillstånd förvärva eller ha option på förvärv intill 40 procent av det fartygsägande bolaget. Dispens kan ges för större utländskt förvärv. Det föreligger inte krav att bare-boat charter avtal utan köpoption skall registreras.

Eftersom Holland inte tillåter bare-boat utchartring av hollands-flaggade fartyg, uppställs inga villkor. Registrering av bare-boat inchartrade utländska fartyg är inte möjlig och det uppställs inget krav på registrering av charteravtalet.

Storbritannien upplyste att ett brittiskt fartyg som bare-boat utchartras till ett främmande land kvarstår under brittisk flagg och brittiska bemanningsregler. Undantag gäller vid utchartring till samväldesländer eftersom fartyget då kan anta det inchartrade landets flagg och bemanningsregler. Utländska fartyg som bare-boat inchartras kvarstår under sin ursprungliga nationalitetsflagg och sitt lands bemanningsregler. Brittisk registreringslagstiftning erkänner ej bare-boat charter.

Västtyskland uppställer inga villkor för att bare-boat in- och utchartring skall få ske. Beträffande fartygsregistreringen får sådan ej göras så länge fartyget är inregistrerat i ett utländskt fartygsregister. Något krav på registrering av charteravtalet finns ej.

I USA följer lagstiftningen flaggan. Varje utchartring fordrar godkännande. Faktorer som därvid beaktas är behovet av fartyget från kommersiella-, industriella- och försvarssynpunkter. Vid ansökningsförfarandet skall charteravtalet framläggas.

FRÅGA NR 3 löd på följande sätt. Förekommer i lagstiftningen i respektive land krav på medborgarskap eller bosättning i landet för besättningen eller del därav på ett till utlänning bare-boat utchartrat fartyg som för landets flagg? Fordras i övrigt någon arbetsmarknadspolitisk prövning? Vad gäller i dessa avseenden vid inchartring?

Danmark svarade att befälhavaren på ett danskt bare-boat utchartrat fartyg skall vara dansk medborgare. Detta krav gäller dock ej medborgare i EG. Det finns möjlighet att ansöka om dispens från nationalitetskravet, men den möjligheten sägs endast vara teoretisk. Vidare krävs att alla befäl ombord skall ha genomgått dansk sjöfartsutbildning. Dispens kan dock ges härifrån.

I Finland fordras vid bare-boat utchartring endast att befälhavaren är finländsk medborgare. För utlänning krävs arbetstillstånd om ej dispens har givits. I praktiken utesluts blandade besättningar p.g.a. sjösäkerhetslagens krav på språkförståelse men även p.g.a. rådande kollektivavtal. Vid inchartring gäller flaggregeln. Dock kan förordnas att den finska sjömanslagen skall gälla ombord på utländskt fartyg i arbetsförhållanden mellan finsk arbetsgivare och finsk arbetstagare.

I Norge gäller oavsett bare-boat utchartring av ett norskflaggat fartyg kravet att maximalt en tredjedel av totalbesättningen får vara utländska medborgare. Undantag görs i lag för svenska medborgare och enligt överenskommelsen om den fria nordiska arbetsmarknaden görs i praxis undantag även för övriga nordiska medborgare. Även i övrigt har i enskilda fall tillåtits hel underordnad utländsk besättning, exempelvis i

geografiskt avlägsna områden. I övrigt måste norskt fartygsbefäl ha giltigt certifikat. (Jfr dock redogörelsen under 9.2 om nya intentioner i norsk sjöfartspolitik).

I Holland skall i allmänhet en övervägande holländsk besättning eller besättning sammansatt av medborgare från EG-stater bemanna ett hollands-flaggat fartyg. Först om en sådan besättning inte kan rekryteras får utländska sjömän anställas.

Befälhavaren skall vara holländsk. På ett bare-boat utchartrat holländskt fartyg gäller inte föreskrifterna om medborgarskap m.m. såvida ej den utländske redaren har kontor i Holland.

I Storbritannien krävs att "keyofficers" ombord på ett brittiskt fartyg skall vara brittiska medborgare.

I Västtyskland uppställs inga särskilda villkor utöver de tyska besättningsföreskrifterna och kravet att befälhavaren skall vara tysk medborgare.

Endast medborgare i USA får tjänstgöra som befälhavare, maskinchef eller vakthavande befäl ombord på ett USA-flaggat fartyg. Vidare måste 75 procent av besättningen vara amerikanska medborgare. Andelen kan nedsättas vid brist på kvalificerade sjömän. På fartyg som garanterats stöd vid byggandet eller för driften krävs större andel inhemsk besättning.

I **FRÅGA NR 4** efterhördes i vad mån den övriga offentligrättsliga, arbetsrättsliga och sociala lagstiftningen i respektive land är tillämplig ombord på ett till utlänning bare-boat utchartrat fartyg som för landets flagg. Vi önskade få veta vilket lands lagstiftning som exempelvis skall styra minimibemanningsreglerna, behörighetsreglerna, sjösäkerhetsreglerna, arbetsmiljöreglerna samt vad som i dessa avseenden gäller vid inchartring.

Danmark upplyste att deras regler obetingat gäller ombord på ett dansk-flaggat fartyg.

I Finland kan vid bare-boat utchartring ansökas om befrielse från tillämpningen av stadgandena i sjömans- och sjöarbetstidslagarna, under vilka bemannings- och behörighetsreglerna hör. Sjösäkerhetsreglerna följer dock flaggan. Vid inchartring följer också lagstiftningen flaggan såvida inte beslutats att finsk sjömanslag skall gälla ombord.

I Norge ges inga andra dispensregler än vad som tidigare uppgivits. Flaggstatens regler gäller såväl vid in- som utchartring.

Även i Holland, Storbritannien, Västtyskland och USA är det flaggregeln som tillämpas i övrigt.

I **FRÅGA NR 5** önskades besked om huruvida besättningens arbets- och anställningsförhållanden ombord på fartyg som för landets flagg regleras i lag eller enbart i kollektivavtal.

I Danmark regleras en rad spörsmål rörande anställnings- och arbetsförhållandena ombord på danska fartyg i sjömanslagen.

I Finland regleras detta område i exempelvis sjömanslagen och sjöarbetstidslagen.

Norge ger bestämmelser härom i sjömanslagen och i lagen om arbetstiden på fartyg.

I Holland är detta område också lagreglerat.

I Storbritannien regleras sjöfolkets anställnings- och arbetsförhållanden i 1894 års Merchant Shipping Act, kompletterad med andra författningar samt kollektivavtal.

Västtyskland reglerar arbetsförhållandena för besättning i sjömanslagen och i med stöd av denna utfärdade förordningar.

I USA finns sådana lagregler i bl.a. 46 U.S.Code. Huvuddelen av dessa bestämmelser härstammar från kollektivavtal.

Slutligen ställdes i **FRÅGA NR 6** frågan om det i respektive land ges någon möjlighet att medge dispens från tillämp-

ningen av den typ av lagstiftning som nämnts i det föregående.

Danmark uppgav att de inte har någon dispensmöjlighet utöver den som uppgivits i svaret på fråga nr 3.

Finland hänvisade enbart till de tidigare under fråga nr 4 uppgivna dispensmöjligheterna.

Norge svarade här nej.

Holland uppgav att dispens kan ges från tillämpningen av arbets- och semesterföreskrifterna under vissa omständigheter. Även från kravet på besättningens nationalitet kan dispens ges.

Storbritannien redovisade här inget svar.

Västtyskland svarade här nej, men tillade att det är annorlunda vid tillfällig "utflaggning". I en närmare redogörelse härför uttalades att det förekommer att ett västtyskt fartyg, som upplåtits till en utländsk "utrustare" för bare-boat rederiverksamhet i eget namn, får tillåtelse att föra en annan nations flagg. Den tyska flagglagen uppställer dock vissa villkor för att detta skall få ske; fartyget kvarblir i det tyska sjöfartsregistret och rätten att föra den tyska flaggan får inte utövas. Dessa fartyg betraktas i rättsligt avseende inte som tyska fartyg och anses inte vara underkastade tysk överhöghet eller tysk "Tarifrecht". Emellertid måste byggnads- och utrustningsstandarden uppfylla de internationella fartygssäkerhets- och sjömiljöskyddsreglerna.

I USA ger en bare-boat utchartring av fartyg till utlänning inget utrymme för dispens.

9.2 Särskilt om Norge och Danmark

I början av oktober år 1986 företog utredningen en studieresa till Oslo och Köpenhamn varvid sammanträffanden skedde med företrädare för dels det norska departementet for handel og

skipsfart, dels det danska industriministeriet. För utredningens vidkommande bedömdes det vara av stort värde att närmare informera sig vid samtal med handläggare av sjöfartsärenden i EG-staten Danmark och i Norge, där det för närvarande pågår ett omfattande reformarbete på området. Nedan följer först en redogörelse för intrycken från Norgebesöket varvid även beaktats uttalanden som den norska regeringen gjort om den norska sjöfartspolitiken. Därefter behandlas Danmarksbesöket.

NORGE

Som framgått under kapitel 9.1 är bare-boat charter verksamheten helt oreglerad i Norge. Endast ett mindre antal fartyg är uthyrda med denna befraktningsform. Det innebär att frågan kanske får fortsatt liten aktualitet. Norsk lag gäller ju även fortsättningsvis på dessa fartyg. Däremot är inchartring på bare-boat basis till Norge vanligt förekommande. Det finns undantagsbestämmelser från tillämpningen av norsk lagstiftning, även i den norska sjömanslagen. Dispensbestämmelsen har emellertid ännu ej tillämpats. Från kravet att befälhavaren skall vara norsk medborgare kan endast enskild dispens ges. I övrigt skiljes mellan maritim och icke maritim besättning på så sätt att myndigheterna inte uppställer föreskrifter för annan personal än den som har betydelse i maritimt hänseende. Sjöfartsmyndigheterna har alltså inget överinseende över exempelvis catering- eller dykeripersonal. Å andra sidan faller denna personal under norsk arbetsmiljölagstiftning och norsk arbetstidslag. Detta gäller också utländsk catering- och dykeripersonal.

Sjöfartsnäringen i övrigt i Norge har under senare år varit flitigt diskuterad. Regeringen Willoch bidrog härtill genom att i februari år 1985 lägga fram stortingsmeldingen nr 53 för 1984-85 "Om skipsfartsnaeringen". Denna gav en bred översikt över näringens situation. Enligt uppgift visade stortingets behandling av meldingen att stor enighet förelåg om huvudlinjerna i sjöfartspolitiken. I en ny melding, nr 36 för 1985-86, redogjordes bl.a. för mer konkreta sjöfartspolitiska åtgärder som kunde bli aktuella. För att öka konkurrenskraften i näringen på längre sikt skulle exempelvis undersökas

möjligheten att inrätta ett internationellt norskt register som ett alternativ för de fartyg som i dag utflaggas och för att tilldra sig fartyg till norsk drift. För att ett sådant register skall kunna upprätthålla en betydande flotta under norsk flagg skulle dock de skatte- och valutabestämmelser som gäller för det ordinarie norska registret i allt väsentligt behöva frångås. Detsamma gäller bestämmelser om arbetstid, anställningsförhållanden och sociala villkor för sjöfolket inom ramen för internationella konventioner. Målsättningen med ett öppet norskt register sades vara att få bort norska särkrav. Många menar exempelvis att Norge tolkar SOLAS-konventionen för strängt (1974 års konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss). De fördelar man ser i ett system med öppna register för fartyg är bl.a. fördelar från beredskapsskäl, en stor norsk handelsflotta ger internationell styrka, det ger skattefördelar så att de norska fartygen kan bli konkurrenskraftiga vid mönstringen av utländsk arbetskraft. Till övriga spörsmål som skulle utredas hörde konsekvenserna av reducerad fartygsbemanning, möjligheten att bruka utländsk besättning på speciella hyresvillkor, skattefördelar för utländska investerare i norsk sjöfart. Andra åtgärder har redan genomförts. Bl.a. har man den 1 november 1986 överfört licensgivningen för fartygsöverlåtelser från departementet till riksbanken. Vid denna licensgivning bortser man således i fortsättningen från sjöfarts- och arbetsmarknadspolitiska överväganden.

I april 1987 lade regeringen Brundtland fram en proposition om lag om ett norskt internationellt skeppsregister (Ot.prp.nr. 45 for 1986-87). Propositionen har antagits av stortinget i maj med vissa justeringar. Lagen träder i kraft den 1 juli 1987. Huvuddragen i lagen är följande.

Den norska regeringen har fäst avgörande vikt vid att det norska internationella skeppsregistret (NIS) skall bli ett konkurrenskraftigt kvalitetsregister. Kvaliteten skall bl.a. upprätthållas genom att den norska sjösäkerhetslagen i sin helhet skall gälla för fartyg i NIS. Sjösäkerhetslagen skall emellertid ses över för att därur utmönstra onödiga norska särkrav. Ej heller föreslås undantag från den norska behörighetslagen. Kravet på norskt medborgarskap för befälhavaren

kommer således att kvarstå, men sjöfartsdirektoratet skall ges möjlighet att dispensera härifrån. Det uttalas att denna dispensmöjlighet skall tillämpas liberalt. Vidare sägs att möjligheten för innehavare av utländska behörigheter att tjänstgöra i behörighetspliktiga befattningar i norska fartyg i NIS, skall särregleras. Utgångspunkten blir därvid att behörighetsbevis utställda av länder som tillträtt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, kommer att godkännas som likvärdiga med norska motsvarande behörigheter utan särskild prövning. Det nya registret är tänkt att finnas parallellt med det ordinarie norska skeppsregistret. I NIS skall passagerarfartyg, lastfartyg och svävarfartyg samt borrplattformar och andra flyttbara inrättningar kunna registreras. Även andra fartyg och inrättningar kan med Kungens tillstånd erhålla sådan registrering. Fartygen får dock inte gå på norsk kustfart. Passagerarfartyg som går i fast trafik mellan norsk och utländsk hamn skall ej heller få införas i registret. Beträffande fartområdena har dock utrymme lämnats för justeringar vid ändrade förhållanden. Registreringen i NIS kan göras under förutsättning att 1. ägaren uppfyller nationalitetsvillkoren för registrering i det ordinarie registret eller, om detta inte uppfylls, 2. ägaren antingen är ett bolag med huvudkontor i Norge eller ett partrederi med huvudredare som uppfyller bestämmelserna för sådan redare. Skulle ägaren inte uppfylla nämnda villkor godtas emellertid också 3. att han utser en representant som uppfyller vissa nationalitetskrav, vilken har fullmakt att ta emot stämningsansökan på ägarens vägnar. Driften av fartyg som är registrerade med stöd av 2. eller 3. skall förestås av norskt rederi med huvudkontor i Norge. Härunder faller även fartyg, vilka drivs från driftskontor i utlandet, om detta driftskontor ägs av ett norskt rederi med huvdkontor i Norge. Fartyg som blir registrerade i NIS skall kunna bemannas med utländskt sjöfolk på andra lönevillkor än norska. Det norska finansdepartementet väntas lägga fram förslag om ändring i den norska sjömansskattelagen innebärande att utländska sjömän ombord på fartyg i NIS inte skall betala skatt till Norge. Med vissa undantag föreslås den norska sjöarbetstidslagen inte gälla på dessa fartyg. I stället förutsätts parterna avtala härom inom angivna arbetstidsramar. Den norska sjömanslagen skall däremot gälla med

möjlighet till avvikelser från en rad bestämmelser. Det är hänsynen till det nya registrets konkurrensförmåga som lett fram till en något större flexibilitet i detta avseende.

DANMARK

Bestämmelserna i Danmarks sjölag uppvisar stor överensstämmelse med sjölagarna i Norge och i Sverige, bl.a. beträffande förutsättningarna för att betrakta ett fartyg som nationellt. En bare-boat utchartring från Danmark ändrar således ej fartygets nationalitet. Däremot är registrering av bare-boat chartern möjlig. En sådan är dock ovanlig. Den får ingen laglig verkan utan betraktas enbart som en slags notifikation. Den ger ej heller någon panträtt. På längre sikt tror man att det inom EG kommer att ske en harmonisering beträffande definitionen av fartygs nationalitet. Även beträffande fartygsöverlåtelser uppvisar dansk lagstiftning ett liberalt system. En fartygsöverlåtelse betraktas således enbart som en investering. Sker försäljningen under ordinära kommersiella villkor, sker vanlig valutamässig kontroll. Det finns för närvarande inga avsikter att införa regler om tillstånd att flagga ut fartyg. Man anser att det fungerar bättre utan sådana regler. Också i Danmark hänförs olika verksamheter till sjöss antingen under sjölagstiftningen eller landlagstiftningen. Exempelvis faller dykeriverksamhet under den maritima lagstiftningen. Vidare faller borrplattformarnas operationer under energiministeriets område (landlagstiftning) medan bortbogsering av borrplattformar hör under industriministeriets tillsyn (sjölagstiftning). Det pågår reformarbete på sjöfartsområdet även i Danmark. Vid årsskiftet 1986/87 räknade man således kunna framlägga utredningsbetänkande rörande sjöfartsnäringen vari bl.a. behandlas skatte- och rederifrågor m.m. Vidare kommer den danska sjömansskattelagen att upphävas fr.o.m. den 1 januari 1988. Den ersätts då av en allmän skatt. Även den danska sjöfartens internationella konkurrensvillkor är föremål för pågående överväganden. Således har den danska regeringen låtit utarbeta en "Vitbok om sjöfartens konkurrenssituation" samt en "Sjöfartspolitisk redogörelse 1987". Med dessa som utgångspunkt kommer regeringen att överväga och genomföra förbättringar för näringens villkor i den närmaste framtiden. Av nämnda sjöfartspolitiska redogörelse

framgår bl.a. följande. En av målsättningarna för regeringens sjöfartspolitik är att verka för att den utökade protektionismen i den internationella sjöfarten avskaffas. Bland de länder som man i denna avsikt samarbetar med nämns särskilt de övriga nordiska länderna och Storbritannien, vilka liksom Danmark önskar en fri internationell konkurrens i näringen. I den internationella konkurrensen har Danmark under den senaste tioårsperioden fått se sin handelsflotta reducerad med en tredjedel. Det har dock betraktats som ett naturligt element att rederierna äger och driver fartyg med främmande flagg. Under perioden 1982 - 1985 har rederiernas användning av främmande flagg konstant legat på 10-12 procent av den danska handelsflottan. Under år 1986 har denna andel dock ökat till ca 20 procent. En större utflaggning innebär allvarliga konsekvenser för den danska samhällsekonomin. En åtgärd som regeringen vidtar för att stoppa denna utveckling är att undersöka möjligheten att etablera ett danskt internationellt fartygsregister. Avsikten är att ett sådant register skall göra det attraktivt för rederinäringen med fortsatt drift under dansk flagg. Fartygen i registret skall uppfylla de tekniska, säkerhetsmässiga och arbetsmässiga internationella standarder som Danmark förpliktat sig att följa. Det skall undersökas om sådana fartyg skall kunna drivas med utländska besättningar anställda på villkor i deras hemländer. Förslaget om ett ett danskt internationellt fartygsregister väntas bli framlagt omkring årsskiftet 1987/88. Därutöver kommer förändringar att föreslås beträffande reglerna om besättningsstorlek och kvalifikationskrav. Syftet härmed är att besättningarna skall kunna reduceras i takt med den tekniska utvecklingen på området.

9.3 Västtysk lagstiftning och praxis i samband med tillfällig utflaggning vid bare-boat utchartring.

Västtyskland har, som förut nämnts, ett system som möjliggör att fartyg tillfälligtvis byter nationalitet vid bare-boat befraktningar. Systemet har sin historiska bakgrund i den tonnagebrist som Västtyskland befann sig i omedelbart efter det andra världskriget. Bristen på kapital förhindrade då landet att förvärva fartyg i tillräcklig utsträckning. För att råda bot på detta såg man sig föranlåten att hyra främ-

mande fartygsutrymme på bare-boat charter basis, dvs utan besättning. Eftersom de bare-boat inchartrade utländska fartygen i vissa fall kunde komma att förlora rätten att föra sitt ursprungslands flagg, förelåg behov av regler enligt vilka tysk flagg kunde inträda. Regler härom infördes i 1951 års Flaggenrechtsgesetz. Nedan redogörs för några väsentligheter i denna lag. De tyska lagtextcitaten är fritt översatta.

I 1 § i 1951 års flagglag uppställs huvudvillkoren under vilka ett fartyg skall anses ha tysk nationalitet. Paragrafen lyder enligt följande

"1 § 1) Den tyska flaggan får föras av alla handelsfartyg och andra för sjöfart avsedda fartyg, vars ägare är tysk och har sitt hemvist i grundlagens giltighetsområde.

2) Med tyskar som har sitt hemvist i grundlagens giltighetsområde avses öppna handelsbolag, kommanditbolag och juridiska personer som har sitt säte i detta område, närmare bestämt
a) öppna handelsbolag och kommanditbolag, när majoriteten såväl som den personligt ansvarige liksom också den för företagsledning och firmatecknande befullmäktigade företagaren är tyskar och de tyska bolagsmännen dessutom genom bolagsavtalet har röstmajoritet
b) juridiska personer, när tyskar har majoriteten i styrelsen eller i företagsledningen"

För de fartyg som enligt 1 § skall föra den tyska flaggan stadgas i 6 § förbud att föra annan nationalitetsflagg.

Eftersom lagen tillåter fartyg i främmande ägo att föra den tyska flaggan, föreligger ömsesidighet så att den också tillåter flaggväxling för fartyg som för denna flagg. Om dessa regler om utflaggning och undantag från förbudet i 6 § stadgas i 7 §, som lyder.

"7 § 1) Upplåtes ett fartyg till en utrustare, vilken inte är tysk eller inte har sitt hemvist eller säte i giltighetsområdet för grundlagen, på minst ett år för rederiverksamhet i eget namn, kan trafikministern efter ansökan av ägaren för en bestämd tid, dock högst under två år, tillåta att fartyget får föra en annan nationsflagga i stället för den tyska flaggan, om detta är tillåtet enligt den utländska lagen.

2) Tillståndet återkallas på ansökan eller när förutsättningarna för dess meddelande har bortfallit. Bortfall av dessa förutsättningar skall ägaren, vid partrederier även korrespondentredaren, utan dröjsmål anmäla till trafikministern.

3) För fartyg som tilldelats ett fartygscertifikat eller ett flaggintyg blir tillståndet gällande först genom införandet av motsvarande anteckning i certifikatet eller flaggintyget medan återkallandet av tillståndet blir gällande genom att anteckningen strykes.

4) Så länge tillståndet gäller får rätten att föra tyska flaggan inte utövas".

Med utrustare i lagtexten förstås den, som driver sjöfart i eget namn med ett honom inte tillhörigt fartyg under en fartygsledning som han själv anskaffat. Berättigad att göra ansökan härom är endast den tyske ägaren. Det fordras att åtgärden är tillåten enligt lagen i den stat vars flagg skall föras i stället för den tyska flaggan.

Inflaggningsreglerna återfinns i 11 § och lyder som följer.

"11 § För fartyg, som inte får föra den tyska flaggan enligt föreskrifterna i 1 till 10 §§, kan trafikministern ge befogenheten till en utrustare att föra den tyska flaggan under en bestämd tid, dock högst under två års uthyrning, när

a) utrustaren tillhör personkretsen i 1 §
b) fartyget har upplåtits till honom för rederiverksamhet i eget namn för minst ett år
c) fartyget besättes med kapten och fartygsofficerare enligt föreskrifterna i den tyska lagstiftningen
d) ägaren samtycker till flaggbytet
e) främmande rätt inte förhindrar förandet av den tyska flaggan."

Bestämmelserna om det ovan nämnda flaggintyget samt om förteckning över fartyg som givits tillstånd enligt 11 § ges i 12 §.

"12 § 1) Rätten att föra den tyska flaggan utvisas i fallen i 10 och 11 §§ genom ett flaggintyg, av vilket måste framgå fartygets särskilda kännetecken och ägarens namn liksom i fall i 11 §, utrustarens namn och tiden för utrustarens nyttjanderätt.

2) Fartyg, för vilka flaggintyg har utfärdats enligt 11 §, kommer att vara införda i en förteckning under den tid rätten att föra den tyska flaggan består.

3) ..."

I förarbetena till 12 § uttalas bl.a. följande om denna förteckning (Drucksache 893 år 1950, del II).

"Fartygscertifikat vars tilldelning förutsätter att fartyget är infört i registret, kan inte användas med hänvisning till de i 10 och 11 §§ givna befogenheterna. Ett införande av de chartrade främmande fartygen i sjöfartsregistret kommer nämligen för det första inte i fråga, eftersom införandet i detta register är förbehållet fartyg i tysk ägo och för det andra, på grund av att införandet i sjöfartsregistret enligt 12 § fartygsregisterförordningen förutsätter avregistrering i ett eventuellt utländskt fartygsregister, en förutsättning som den utländske uthyraren inte kommer att uppfylla. Förslaget utgår därför från att ett särskilt register för flaggintyg inrättas. - Eftersom förbundsrepublikens ansvarighet vuxit för fartyg med egna flaggan såväl genom internationella överenskommelser som ockupationslagstiftningen, fordras en kontinuerlig överblick över detta fartygsbestånd, såvitt de inte för den tyska flaggan under endast en resa. För fartyg i tysk ägo erbjuder sjöfartsregistret denna överblick. För fartyg, vilka givits rätten att föra den tyska flaggan enligt 11 §, säkras beståndsöversikten genom ett införande i en förteckning över chartrade fartyg. ..."

Den tyska lagstiftningens tillämplighet på inflaggade utländska fartyg behandlas i 21 § 3). Eftersom viss hänvisning görs till andra momentet i denna paragraf citeras här även detta.

"21 § ...

2) På fartyg som avses i 4 § är de tyska offentligrättsliga föreskrifterna som är utfärdade för handelsfartyg inte tillämpliga; det samma gäller för fartyg i offentlig tjänst, vilka givits befogenheten att föra den tyska flaggan enligt 11 §. Trafikministern kan dock förordna att sådana fartyg underkastas de tyska föreskrifterna angående skeppsbesättningens rättsförhållanden på handelsfartyg, när de regelmässigt överskrider gränsen för sjöfart med mer än 50 sjömil eller är till sjöss för längre tid än en vecka.

3) På handelsfartyg, vilka givits befogenheten att föra den tyska flaggan enligt 11 §, är de tyska offentligrättsliga föreskrifterna nämnda i första meningen i moment 2) tillämpliga endast i den mån de avser

a) fartygsbesättningens rättsförhållanden,
b) besättningen av fartyget med kapten, fartygsofficerare och manskap,
c) sjöfartssäkerheten och fartygssäkerheten, såvitt inte hemstatens lagstiftning innehåller strängare krav,
d) skyldigheten att medtaga hemåtervändande sjöfolk,
e) skyldigheterna gentemot den konsulära representationen i utlandet,
f) kaptenens ställning som ämbetsman och dödsboförvaltare."

I motiven till denna bestämmelse säger man sig vara medveten om att de i utlandet förhyrda fartygen inte är helt avskurna från dessa länders maktutövning, om fartygen är införda i hemländernas register. "Lagförslaget utgår därför från att förbundsrepublikens offentligrättsliga lagstiftning tillämpas på dessa fartyg endast såvitt avser rättsförhållanden för den av utrustaren anskaffade fartygsbesättningen på de fartyg som skall rätta sig efter den tyska lagstiftningen redan enligt 11 § mom 1 nr c. och beträffande sjösäkerheten samt fartygssäkerheten. Beträffande de båda sistnämnda områdena skall dock lagstiftningen i fartygens hemländer fortfarande tillämpas om den innehåller strängare föreskrifter än den tyska lagstiftningen.

Som omnämndes i kapitel 9.1 svarade Västtyskland att fartyg vid utflaggning enligt 7 § i 1951 års flagglag kvarblir i det tyska sjöfartsregistret. Med anledning härav har utredningen inhämtat kompletterande upplysningar om hur man i Västtyskland i praktiken förfar avseende den privat- och offentligrättsliga registreringen av bare-boat utchartrade tyska fartyg. Såvitt utredningen är bekant har Västtyskland inte tillträtt men dock undertecknat 1967 års sjöpanträttskonvention. Enligt artikel 1 a) i denna konvention skall hypotek i fartyg som används till fart i öppen sjö erkännas i fördragsslutande stat, under förutsättning att dessa hypotek tillkommit och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är

registrerat. För att erkännas skall således hypoteken följa fartygets registrering.

I en skrivelse av den 25 juni 1986 har det tyska trafikministeriet i huvudsak anfört följande i denna fråga. Enligt lagen om rätten till inregistrerade fartyg och fartygsbyggen (fartygsrättslagen) av den 15 november 1940, kan ett i tyskt fartygsregister inregistrerat fartyg belastas med fartygshypotek endast enligt tysk rätt. Den aktuella stationeringsorten för ett fartyg som belastats med hypotek är därvid betydelselös. Om fartyget bare-boat uthyres till utlänning och flaggbyte sker enligt 7 § flagglagen, kvarblir det såsom registrerat i det tyska fartygsregistret som den tyske uthyrarens egendom. Enligt tysk rätt är fartygshypoteken, bortsett från borgenärernas panträtt i fartyget, den enda formen för sakrättslig belastning av ett fartyg för kreditsäkerhet. Vid en bare- boat uthyrning med samtidig utflaggning kräver därför en borgenär till långfristig kredit, att fartygets registrering i det tyska hemregistret vidmakthålles och att hans rättighet även registreras i fartygscertifikat i den utländska flaggstaten samt om möjligt, att en hänvisning till hemlandsregistret görs i flaggstatens register. Trots dessa säkerhetsåtgärder kan det uppstå tvivel om de i det tyska fartygsregistret införda hypotekens rättsbestånd. Så kan hända när den utländska flaggstatens fartygsregister inte alls eller inte tillräckligt hänvisar till de i tyska registret införda hypoteken.

Det kan också hända att en tredje stat inte erkänner denna vidarehänvisning. Den tyske hypoteksborgenären kräver därför regelmässigt att han från den tyske ägaren och den utländske förhyraren erhåller en undertecknad odaterad handling enligt vilken bare-boat charter avtalet med omedelbar verkan upphäves. Hypoteksborgenären kräver därutöver att ägaren deponerar en odaterad men underskriven handling hos trafikministern, vari anhålles om återfående av rätten att föra tysk flagg under hänvisning till att charteravtalet upphävts. Blir fartyget beslagtaget i en utländsk stat där den rättsliga behandlingen av hypoteken förefaller osäker, kan borgenären genom

att datera och avsända sin handling, återställa det ursprungliga rättstillståndet.

Vid tillståndsgivningen till utflaggning enligt 7 § flagglagen, prövar trafikministern även om de i fartygsregistret införda hypoteksborgenärerna samtycker till flaggbytet.

10. UTREDNINGENS ÖVERVÄGANDEN

10.1 Tillståndsplikt bör införas

Enligt de regler som gäller idag erfordras inte något formellt tillstånd till bare-boat charter till utlänning. En sådan utchartring kan dock normalt inte genomföras utan dispens från vissa författningar. Sådan dispens ges som framgått av 5.1 av olika organ. Så är det t.ex. regeringen som efter beredning i kommunikationsdepartementet dispenserar från sjömanslagen och mönstringslagen och arbetsmarknadsstyrelsen eller - efter besvär - regeringen efter beredning i arbetsmarknadsdepartementet som ger dispens från anställningstillståndskungörelsen.

Utredningen syftar med sina förslag att åstadkomma en snabb och säker prövning. Detta kan enklast ske genom en samordning av de olika dispensbesluten. Om man anordnar ett tillståndsförfarande och prövningen av dispenserna samtidigt sker av samma organ kan syftet bäst tillgodoses. En tillståndsplikt bör mot bakgrund härav införas.

Vid den samtidiga prövningen av tillstånds- och dispensfrågorna kan de överväganden ske som nu göres ifråga om de särskilda dispenserna. Därutöver bör någon prövning ej ske.

Ytterligare ett skäl till att införa ett tillståndsförfarande är att det ger en möjlighet till överblick av situationen när man t.ex. vill bedöma beredskapsläget eller göra andra sjöfartspolitiska bedömningar.

För det fall flagglagen skall gälla även i framtiden är det självfallet lämpligt att samordna dess regler med reglerna om skeppslega till utlänning. I ett sådant läge ter det sig naturligt att tillståndsförfarandet är likartat när det gäller försäljning och bare-boat charter.

Ett tillståndsförfarande av det slag som nämnts här bör regleras i en särskild lag. Samtidigt bör de särregler som finns i de särskilda författningarna om dispens föras dit.

10.1.1 Förutsättningar för att meddela tillstånd till skeppslegoupplåtelse

Som framgått av det föregående är tillståndsprövningen väsentligen en bas för dispensprövningen. Den kan därför göras ganska enkel. Man måste naturligtvs kontrollera vad det är för sorts bare-boat överenskommelse som träffats. Finner man, mot förmodan, den kunna anses utgöra ett förtäckt köp, föreligger inte förutsättningar att ge tillstånd för bare-boat utchartring. Bedömningen skall då i stället göras utifrån reglerna om tillstånd till överlåtelse av fartyg om den sökande så påfordrar. Normalt torde den som ansöker om tillstånd till bare-boat utchartring även ansöka om dispens från att tillämpa vissa svenska författningar ombord på fartyget. Både tillstånds- och dispensgivningen bör då kunna intas i samma myndighetsbeslut.

För att den handläggande myndigheten skall kunna avgöra tillståndsfrågan krävs att till ansökningen är fogat det avtal - preliminärt eller slutligt - som åberopas. Utan detta kan myndigheten inte ingå i prövning av kontraktets hyresrättsliga karaktär. Av det avtal som inges skall klart framgå vilket skepp ansökningen gäller. Något utdrag från skeppsregistret är inte nödvändigt i detta skede. Endast om och när sökanden även önskar sådant tillfälligt flaggskifte av skeppet som omtalas i kapitel 10.2, fordras registerutdrag som utvisar de inteckningshavare som då måste lämna sitt medgivande. Vidare skall av avtalet framgå dess löptid, om sådan har överenskommits, och de till antal, storlek och förfallotid överenskomna hyresraterna. I avtalet ingående eller till detta anknuten klausul om option avseende förlängning av hyresavtalet och/eller möjlighet till förvärv av skeppet, skall också

framgå. Vid eventuell förekomst av köpoption skall i optionen överenskommet pris anges.

Dessa och de ytterligare uppgifter som den handläggande myndigheten kan behöva, bör framgå av föreskrifter som myndigheten får meddela. Föreskrifterna bör vara så enkelt och uttömmande avfattade som möjligt. Med hänsyn till att ärendena skall kunna avgöras snabbt, är det viktigt att myndigheten redan i ansökningarna får all den information om avtalet som behövs för att den snabbt skall kunna fatta beslut om tillstånd till överlåtelse, hel- och delupplåtelse, dispenser samt tillfälligt flaggskifte. Även om rutinerna i alla ärendetyperna sammanförs och rationaliseras på detta sätt och därmed medger en snabb handläggning, bör här uttalas att det ändock är önskvärt om ansökningarna inges i god tid när så är möjligt.

När myndigheten har det beslutsunderlag som behövs skall därpå normalt snabbt följa ett beslut om tillstånd till skeppslegoupplåtelse; regelmässigt åtföljt av antingen dispens från tillämpningen av vissa författningar eller medgivande till tillfälligt flaggskifte. Tillståndet till denna upplåtelseform är således endast att betrakta som en formell licensgivning men är dock en nödvändig förutsättning för de efterföljande besluten om dispens eller flaggskifte. Beträffande tillfälligt flaggskifte har i kapitel 10.2.2 föreslagits en längsta giltighetstid för sådant tillstånd om två år. Lämpligen bör denna tid gälla generellt för tillstånd till skeppslegoupplåtelse respektive delupplåtelser och dispenser, varför en bestämmelse härom föreslås vara införd i 3 § lagförslaget. Avser legoavtalet en längre tidsperiod får ny ansökan göras. Flera på varandra följande tillstånd kan således meddelas. Detta behöver dock inte uttalas i lagtexten. Vad slutligen angår de villkor som varje tillstånd skall vara förenat med, bör dessa anknyta till förhållandena i det enskilda fallet och skiftar således beroende på om tillståndet är förenat med dispenser vid hel- eller delupplåtelser eller tillfälligt flaggskifte.

Det bör ankomma på den prövande myndigheten att med iakttagande av det här anförda utforma det närmare handläggningsförfarandet.

10.2 Registreringsförfarandet vid bare-boat charter över nationsgränsen.

Ett fartyg är att anses som svenskt när de förutsättningar som uppställts i 1 § sjölagen är uppfyllda. Först när så är fallet får fartyget registreras i skeppsregistret. På grundval av registreringen utfärdas ett nationalitetscertifikat för skeppet, utan vilket det inte får hållas i drift. På liknande sätt förhåller det sig även i andra länder. Man kan alltså i princip säga att ett fartygs nationalitet framgår av i vilket skeppsregister det är infört. Emellertid finns det länder som tillåter så kallad dubbelregistrering av skepp. Detta framgår av den rapport som UNCTAD-sekretariatet (United Nations Conference on Trade and Development) framlade i januari 1982 angående förutsättningarna för fartygsregistrering i de olika medlemsländerna. Denna grundade sig på en jämförande studie där svar hade erhållits från 67 länder. Av rapporten framgår bl.a. att fyra länder då uppgav sig tillåta registrering av bare-boat chartrade fartyg. Endast Frankrike och Västtyskland nämndes vid namn. I rapporten ansågs dock den information man erhållit om bare-boat registrerade fartyg vara ofullständig. I en nyligen gjord uppställning (tidskriften Marius nr 131, De rettslige sider ved etablering av et "Norsk Internasjonalt skipsregister", Nordisk Institutt for sjørett, Oslo 1987) har Stephen Knudtzon nämnt en rad stater som - ofta enligt nyligen antagna lagar - tillåter bare-boat registrering av fartyg på ett eller annat sätt. Så tillåter exempelvis Panama både in- och utflaggning av bare-boat chartrade fartyg. Knudtzon nämner några viktiga kännetecken på detta system som t.ex. att båda inblandade länderna måste ha ett lagverk om dubbelregistrering som erkännes dem emellan, antingen genom avtal eller genom att reglerna är jämförbara, att ursprungslandet måste samtycka till registreringen

i bare-boat registerlandet, att rättigheterna i fartyget bara kan införas i ursprungsregistret, att fartyget lyder under lagstiftningen i bare-boat registerlandet beträffande säkerhetskrav, förorenings- och bemanningsföreskrifter.

Vidare nämner Knudtzon Liberia, vilket land dock endast tillåter registrering med Liberia som huvudregister och ett annat land som bare-boat certepartiregister under en längsta tid av fem år.

Förutsättningarna för att enligt västtysk lagstiftning erhålla rätt till in- och utflaggning på bare-boat basis har redovisats i kapitel 9.3.

Cypern tillåter från och med maj 1986 dubbelregistrering.

Enligt Knudtzon har det i Mexico sedan tidigare varit tillåtet att införa fartyg i ett mexikanskt bare-boat charterregister under den förutsättningen att en mexikansk juridisk person var inhyrare av fartyget och denne hade köpoption. Sedan januari 1985 fordras dock ingen köpoption.

Likaså tillåter Filippinerna att främmande fartyg registreras i ett certepartiregister. Bland alla krav som därvid uppställs nämner Knudtzon bl.a. att fartyget endast får bemannas med filippinska officerare och besättning.

Även staten Vanuatu har upprättat ett register som kan fungera både som huvudregister och som bare-boat charterregister.

10.2.1 FN:s konvention år 1986 om villkoren för registrering av fartyg.

I juni 1981 antogs resolution nr 43 (S-III) om handelsflottor i öppna register av en speciell "shippingkommitté" under FN:s hägn. Till grund för denna låg bl.a. en annan resolution antagen av en tillfälligt tillsatt grupp angående de ekono-

miska konsekvenserna av förekomsten av eller bristen på en verklig föreningslänk mellan fartyg och flaggregistret. Denna grupp kom till slutsatsen att framväxten av de öppna registren hade en negativ inverkan på utvecklingen och konkurrensförmågan för motsvarande flottor i de länder, vilka inte erbjöd möjlighet till öppna register, häri inräknat utvecklingsländerna. Mot bakgrund bl.a. härav rekommenderade resolution nr 43 att den nuvarande ordningen med öppna register gradvis skulle omformas till normala sådana register. Detta skulle åstadkommas genom att de villkor, under vilka länder med öppna register kvarhåller eller tar emot fartyg i sina register, åtstramas så att de blir i stånd att identifiera ägare och operatörer och göra dessa ansvariga för alla fartygsoperationer, däri inkluderat upprätthållandet av besättningens standard och välfärd.

I FN-organet UNCTAD har, med bl.a. dessa uttalanden för ögonen, ansträngningar gjorts för att söka nå en internationell överenskommelse i ämnet. Detta har resulterat i att UNCTAD i februari 1986 kunnat antaga FN-konventionen om villkoren för registrering av fartyg. Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att 40 stater, vilka skall representera minst 25 procent av världshandelstonnaget, har tillträtt den. I de avseenden konventionens bestämmelser berör frågor som ligger nära bare-boat charterverksamheten lämnas här en översikt.

I konventionens artikel 4 ges allmänna bestämmelser där det bl.a. stadgas att fartyg skall segla endast under en stats flagg och att inga fartyg samtidigt får vara införda i två eller flera staters fartygsregister. Regler om identifikation ges i artikel 6. Där sägs exempelvis att registreringsstaten i sitt fartygsregister bl.a. skall införa information avseende fartyget och dess ägare eller ägarna. Informationen avseende operatören, när operatören inte är ägaren, skall tagas med i fartygsregistret eller i den officiella förteckningen över operatörer för att bevaras hos registratorn eller vara lätt åtkomlig för denne, i enlighet med registreringsstatens lagar och föreskrifter.

I artiklarna 8 och 9 ges övergripande regler om deltagande för medborgare i flaggstaten såsom fartygsägare eller bemanning. Registreringsstaten måste uppfylla kraven i någon av artiklarna i dessa avseenden. I ett annat avseende stadgas i artikel 9 att registreringsstaten skall tillförsäkra att bemanningen på fartyg som för dess flagg är av sådant antal och kompetens att den står i överensstämmelse med tillämpliga internationella regler och normer, särskilt såvitt avser sjösäkerheten. Registreringsstaten skall också tillförsäkra att arbetsvillkoren och arbetsförhållandena ombord på fartyg som för dess flagg står i överensstämmelse med tillämpliga internationella regler och normer.

Innan registreringsstaten inför ett fartyg i sitt fartygsregister skall den enligt artikel 10 försäkra sig om att det där finns en representant för ägaren i form av dotterbolag eller ställföreträdare som har fullmakt att agera å ägarens vägnar.

Artiklarna 11 och 12 innehåller bestämmelser som bl.a. avser bare-boat charterförhållanden. När i artikel 11 uppställs krav på att fartygsregister skall innehålla ägarens namn till fartyg som får föra statens flagg, lämnas också utrymme för att i stället införa bare-boat förhyraren i registret om staten så påfordrar. I den närmare specifikationen över vad ett sådant register skall uppta framgår bl.a. följande. Om det inte framgår av någon annan offentlig handling som registratorn i flaggstaten har tillgång till, skall fartygsregistret uppta datum för avregistrering eller tillfällig avregistrering ("suspension") av fartygets tidigare registrering samt namn, adress och lämpligen medborgarskapet på bare-boat förhyraren, när nationella lagar och bestämmelser föreskriver registrering av bare-boat inhyrda fartyg. Även uppgifter om varje inteckning eller andra liknande belastningar i fartyget skall antecknas.

För det fall att ett fartyg har bare-boat inhyrts skall en stat försäkra sig om att <u>rätten</u> att föra den tidigare statens

flagg har upphört. Sådan registrering skall utföras på basis av bevis som utvisar att den föregående registreringen i den tidigare flaggstaten har upphört vad beträffar fartygets nationalitet och skall särskilt utvisa varje registrerad inteckning.

Slutligen har i artikel 12, vilken erhållit rubriken "bareboat charter", uttalats bl.a. följande. Enligt bestämmelserna i artikel 11 och i överensstämmelse med dess lagar och föreskrifter får en stat bevilja att ett av en förhyrare i den staten bare-boat inhyrt fartyg får registreras och ges rätten att föra dess flagg under förhyrningstiden. Staten skall tillförsäkra att ett sådant fartyg kommer att vara underkastat dess fullständiga jurisdiktion och kontroll.

Som inledningsvis nämndes fordras att konventionen, som är föremål för mycket skiftande uppfattningar, får stor anslutning innan den träder i kraft. Möjligen kan dock dess regler om dubbelregistrering vid bare-boat charter enligt Knudtzon redan i dag anses som allmänt accepterad folkrätt. Konventionens betydelse har även tolkats i den norska stortingsmeldingen nr 36 för 1985-1986. Man konstaterade i denna att konventionen inte ger utrymme för nuvarande praxis med öppna register och utan krav på bolagsetablering i flaggstaten. De aktuella flaggstaterna kommer troligen framöver att avveckla den möjlighet som andra länders rederier nu har att införa fartyg i deras register utan lokal bolagsetablering. Å andra sidan anmärktes i meldingen att den nya konventionen ger internationell accept för att fartyg som är inhyrda från ett land och utan besättning på ett bare-boat certeparti, kan ges lokal flagg. Konventionen ansågs även ge en ny grund för sådana lösningar genom en reglering av rätten att pantsätta fartyget.

10.2.2. Svenska regler bör införas som ger möjlighet till flaggbyte vid bare-boat ut- och inchartring.

Sverige har som förut nämnts redan i dag bestämmelser som tillåter att dispens ges från vissa lagar och föreskrifter vid bare-boat utchartring. Behovet av dessa regler kommer säkerligen att kvarstå, särskilt vid kortvariga befraktningar. Utredningen föreslår också på annan plats i betänkandet att dispensreglerna ges en något vidare ram än de för närvarande har.

Emellertid kan situationer uppstå då det skulle vara behövligt att kunna gå ytterligare ett steg. Det kan nämligen synas omotiverat att ett svenskt fartyg som bortlejts till utlänning under en något längre period skall fortfara att lyda under svensk jurisdiktion såvitt t.ex. avser social- och strafflagstiftningen och att den svenska staten skall vara förpliktad att utöva kontroll och ge assistens via utrikesrepresentationen. Sedda för sig är väl dock dessa problem överkomliga. Ställer man dem däremot samman med rederinäringens begränsade handlingsutrymme p.g.a. att fartyg fortfar att föra svensk flagg under charterperioderna blir bilden en annan. Det saknas anledning att betvivla uppgifterna från rederibranschen om att nationalitetskravet på svenskägda fartyg i vissa situationer kraftigt beskär näringens internationella konkurrensmöjligheter. Den ökade protektionismen, utvecklingsländernas strävanden att bygga upp egna handelsflottor o.s.v. talar för att så är fallet. Det skall villigt erkännas, att möjligheter till flaggskifte med bibehållet ägande inte innebär några större sjöfartspolitiska förbättringar. Det innebär också en komplikation av systemet. Någon gång kan dock problem lösas genom ett flaggskifte. Det anförda leder utredningen till bedömningen att Sverige bör tillåta tillfällig utflaggning av fartyg som är befraktade på bare-boat basis. Som nämnts har inom UNCTAD också utarbetats en konvention som medger att flaggskifte sker vid bare-boat charter. Eftersom det tid efter annan visats visst intresse av att

flagga in bare-boat inhyrda utländska fartyg till Sverige, bör möjligheter härtill också öppnas.

Ett system av förevarande slag bör omgärdas av bestämmelser som klart utvisar när denna typ av flaggbyten skall få komma till stånd. Reglerna måste utformas så att möjligheterna till flaggskiftet endast står till buds vid seriösa charterförhållanden av längre varaktighet för att undvika att ett fartyg återkommande skiftar flagg med korta intervaller. Utredningen anser för sin del att sex månader bör vara en minimitid. Charterkontraktets löptid bör dock inte regleras i dessa sammanhang. Däremot bör tillståndsbeslutets varaktighet begränsas till förslagsvis två år med möjlighet till återkommande förlängningar på samma tid. Därmed upprätthålls hela tiden en kontroll av det på dessa villkor drivna fartygsbeståndet. Med hänsyn till att bare-boat charteravtal med längre varaktighet inte är ovanliga, får förlängningar av tillstånden anses som normala inslag i den tillståndsgivande myndighetens verksamhet.

Det bör kraftigt framhållas att flaggskifte bör få ske efter prövning i varje särskilt fall och att det för tillstånd måste krävas att beaktansvärda skäl finns. Föremål för sådant skifte från svensk till utländsk flagg bör endast vara fartyg som enligt huvudregeln i 1 § sjölagen är att anse som svenskt. "Utflaggning" bör således ej komma i fråga beträffande fartyg som förklarats vara svenskt beroende på att dess drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige. Däremot bör den sistnämnda regeln kvarstå även om vårt förslag genomförs för det fall att en främmande stat inte godtar att dess fartyg tillfälligt registreras här i endast offentligrättsligt avseende.

10.2.3 Panträttsliga aspekter på tillfälligt flaggbyte vid bare-boat befraktningar över nationsgränsen.

Tanken på att tillåta flaggbyte vid bare-boat befraktningar till och från utlandet kräver att konsekvenserna av en sådan ordning klarläggs i panträttsligt avseende. Av central betydelse är därvid vilket lands lag som kan bli tillämplig. Sverige har sådana kollisionsnormer i vår internationella privat- och processrätt. Dessa normer kan vara olika andra länders internationella privat- och processrätt. Vissa gemensamma drag kan dock urskiljas (jfr prop 1973:42 s. 193 och 291). Exempelvis följer i stor utsträckning äganderätten till och hypotek i fartyg lagen i registreringsstaten (flaggstaten). Sjöpanträtt följer ofta andra lagar t.ex. lagen i den stat där fordringen stiftades. Domstolslandets lag kan göra sig gällande i andra avseenden.

De svenska panträttsliga reglerna avseende fartyg finns i sjölagen. Dessa bygger på 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. I konventionen har beaktats bare-boat charter som företeelse, dock inte på det sättet att ett fartyg befraktat på sådan basis tillfälligt skulle kunna byta flagg. I det följande skall några konventionsartiklar och dessas motsvarigheter i sjölagen beröras.

Sjölagen och 1967 års sjöpanträttskonvention

Artikel 1 i 1967 års sjöpanträttskonvention klargör att hypotek i fartyg som används i öppen sjö skall erkännas i fördragsslutande stat under vissa förutsättningar som har samband med fartygets registrering. Hypoteken skall nämligen ha tillkommit och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat. Sjölagens regler om skeppshypotek återfinns i 261-293 §§. Enligt 278 § SjöL gäller främmande panträtt även i Sverige enligt de förutsättningar som artikel 1 behandlar. Men, det är bara aktuellt att erkänna främmande registerpanträtt i samband med verkställighet här i landet, alltså vid exekution eller då rättigheten görs gällande för

att vinna svensk exekutionstitel. Främmande registerpanträtt till skepp kan alltså ej föras över från det utländska registret till det svenska skeppsregistret (Rune a.a. s. 224). Det har emellertid lagts fram förslag till hur man skulle kunna lösa detta vid köp från utlandet i betänkandet Rätt till luftfartyg m.m. (SOU 1976:70 s. 69 f och s. 186 f).

Ett hypoteks bestånd hör även samman med skeppets avregistrering. Panträtt p.g.a. inteckning upphör nämligen i princip med avregistreringen. Men för att säkerställa panthavarnas rättigheter ges i 17 § SjöL (artikel 3 i konventionen) regler om att dessa måste ge sitt skriftliga samtycke till avregistreringen. Denna föreskrift sätter borgenärerna i stånd att själva bevaka sin rätt genom att före avregistreringen exempelvis kräva full betalning eller garanti för fortsatt tillfredsställande säkerhet på grundval av egendomens registrering utomlands (Rune a.a. s. 66 f).

Även exekutiv försäljning medför, med vissa förbehåll, att inteckningarna i fartyget upphör att gälla. Under vissa förutsättningar (jfr 276 § SjöL) erkänns också exekution i främmande stat. Den svenska rättsordningen gör, åtminstone i princip, anspråk på att avgöra hur panträtt p.g.a. inteckning i här registrerat skepp stiftas, verkar och består(Rune a.a. s. 114). I den mån detta ej har uttryckligt stöd i artikel 2 i konventionen, vilar det på internationellt erkända grundsatser för lagval.

Sjöpanträtt i fartyg är däremot ej beroende av inteckning eller registrering. Sådan uppstår i stället samtidigt med fordringens uppkomst. De fordringar mot redaren för vilka sjöpanträtt gäller som säkerhet uppräknas i 244 § SjöL. Dessa avser

1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget;

2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift;
3. ersättning med anledning av personskada, som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift;
4. ersättning med anledning av sakskada, som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen icke kan grundas på avtal;
5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Beträffande lönefordran under punkt 1 gäller att denna måste ha sin grund i ombordanställning. Den som ej är anställd för tjänst på visst skepp utan är rederianställd kan alltså inte åberopa sjöpanträtt för sin fordran på lön och gottgörelse p.g.a. anställningsförhållandet annat än till den del den må avse tjänst på visst skepp, vilket ofta torde vara fallet. Paragrafen har sin grund i artikel 4 i konventionen, där det också klargörs att uttrycket ägaren i artikeln även omfattar skeppslegotagare (jfr sista stycket i 244 § SjöL). Enligt artikel 5 skall i artikel 4 angivna sjöpanträtter äga förmånsrätt före inskrivna hypotek. I svensk rätt regleras detta i 4 § förmånsrättslagen. Sjöpanträtt består utan hinder av nationalitetsskifte eller omregistrering och står sig utan vidare mot ny ägare, vare sig denne känner rättigheten eller ej (jfr 246 § SjöL och Rune a.a. s. 155). Sjöpanträtt preskriberas dock enligt 248 § SjöL ett år från fordringens uppkomst.

När en sådan sjöpanträtt i fartyg som nu behandlats åberopas inför svensk myndighet, skall enligt 259 § SjöL svensk lag tillämpas. Detta gäller oberoende av egendomens nationalitet eller registrering. Annan sjöpanträtt som åberopas skall prövas enligt registreringslandets lag. Men i det fallet skall den panträtten stå tillbaka för det tidigare nämnda slaget av företrädesberättigade sjöpanträtter och den får ej heller medföra bättre rätt än den av dessa sjöpanträtter som den närmast motsvarar. Enligt Rune (a.a. s. 174 f) medför detta att utrymmet för att här i landet erkänna främmande legalpanträtt är begränsat till utlandsregistrerad skeppsegendom.

Det bör anmärkas att 1967 års panträttskonvention är föremål för pågående översyn. Således har en expertgrupp kallad JIGE (the Joint UNCTAD/IMO Intergovermental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and related subjects) inlett arbete härom i december 1986, varvid man bl.a. börjat med att diskutera möjligheterna att inskränka de företrädesberättigade sjöpanträtterna och behovet av en internationell registrering av dessa. Förslag har också framförts om att tillåta registrering av charteravtal i de nationella inteckningsregistren. Här tangeras alltså det system som Norge tidigare har haft men avskaffat och som också diskuterats i Sverige men inte införts här (jfr prop 1973:42 s. 293 ff). Det finns skäl att något uppehålla sig vid denna fråga, eftersom det har funnits och kan finnas ett önskemål hos näringen om införandet av möjlighet till registrering av certepartier.

Norge har således haft tillgång till systemet i fråga; Danmark tillåter fortfarande registrering av "brugsret" till skepp, vilket torde innefatta lego- och befraktningskontrakt. När Norge uttryckligen förbjöd registrering av lega eller befraktning av skepp år 1972 hade man haft ett sådant system i kraft i drygt 70 år utan att det så gott som aldrig utnyttjades. Anledningen till att man ändå införde ett förbud var en önskan om att skapa klara regler. Enligt Sjur Braekhus (Fra kreditretten og andre rettsområder, Oslo 1978 s. 320, 330, 335 och 336) kunde det annars tänkas att ett och annat certeparti kunde komma att registreras i framtiden. Det skulle då lätt kunna uppstå osäkerhet i den internationella omsättningen och befraktningen av fartyg. Braekhus ställer exempelvis frågan om en Hong Kong-köpare av ett norskt fartyg skulle kunna göras personligt ansvarig för säljarens brytande av ett certeparti, när certepartiet - i strid mot vanlig praxis - hade antecknats i registerutdraget över fartyget? Den omständigheten, att registreringsförbudet också utsträcktes till att gälla bare-boat charterkontrakt av fartyg, tillskriver han rättstekniska hänsyn. Detta emedan det förekommer så många övergångsformer mellan legokontrakt och befraktningsavtal att det skulle vara svårt för registerföraren att dra en ra-

tionell gräns. Sakligt sett anser han emellertid att åtskilligt talar för att göra legokontrakten till reella belastningar i fartygen.

Frågan om kreditmarknadens behov av att inregistrera befraktningsavtalen faller emellertid utanför utredningens uppdrag. Vi anser oss därför inte vidare böra behandla denna fråga.

Fartygsägares personliga ansvarighet för sjöpanträtt m.m.

Fartygsägares personliga ansvarighet för sjöpanträtt diskuterades i förarbetena till 1973 års sjölagsändringar i ett avseende som analogivis är av visst intresse för skeppslegoutredningen, nämligen när fartyg överlåtits till utlänning. I remissen till lagrådet föreslogs att i kapitlet om sjöpanträtt och skeppshypotek skulle intas en bestämmelse i 246 § SjöL av följande lydelse.

Utom i fall som avses i 249 § skall sjöpanträtt häfta vid fartyget, även om äganderätten övergår till annan eller fartygets registrering ändras.

Medför frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran, för vilken förre ägaren ej svarade personligen, eller att förmånsrätten försämras, svarar överlåtaren för vad som till följd därav ej kan utgå ur fartyget. Bestämmelserna i 240 § ha motsvarande tillämpning. Voro flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.

Sjölagskommitténs förslag skiljde sig endast i visst redaktionellt avseende från förslaget i denna del. I specialmotiveringen till bestämmelsen skrev kommittén följande (SOU 1970:74 s. 150)

"Ehuru principen att sjöpanträtt häftar vid fartyget oberoende av äganderätts- och registreringsförhållandena torde vara allmänt erkänd, kan - såsom bl.a. kan slutas av vad som ovan anförts rörande lagkonflikter - skifte av nationalitetsflagga stundom tänkas medföra att sjöpanträtt som uppstått i fartyget före skiftet ej erkänns efter skiftet. Detta har föranlett lagstiftaren att i 274 § SjöL föreskriva att, om frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning medför sådant re-

sultat, överlåtaren blir personligen ansvarig för pantfordringen intill fartygets värde vid tiden för överlåtelsen, i den mån sådan ansvarighet ej ålåg honom dessförinnan. Motsvarighet till denna föreskrift har upptagits i andra stycket av förevarande paragraf. Regeln har därvid utbyggts till att omfatta även det praktiskt näraliggande fallet att överlåtelsen leder till sämre förmånsrätt för sjöpanträttshavaren. ... - Ifrågavarande bestämmelse har ej längre den vida tillämpning den fick när den ursprungligen infördes i SjöL. Då var det nämligen fråga om ett redareansvar med sjöförmögenhet medan redarens personliga ansvarighet nu är regel. Sanktion av personligt ansvar utgör alltså inte samma realitet som förr. Men som redan framgått kan även andra än redaren själv ge upphov till sjöpanträtt i fartyget; enligt 275 § SjöL gäller detta i princip både skeppslegotagare och tidsbefraktare. Och förslaget vidgar gäldenärskretsen ytterligare något. Ehuru regelns praktiska tillämpning likväl kommer att förbli begränsad, anser kommittén att den ännu har en rättspraktisk uppgift att fylla".

Som framgår av det föregående var redarens ansvar förr enligt gammal sjörättslig tradition begränsat till sjöförmögenheten. Genom 1864 års sjölag gick man i svensk rätt över till det s.k. sjöpanträttssystemet, som innebar att redaren svarade med sjöförmögenhet både när det gällde inom- och utomobligatoriska förpliktelser. Borgenärernas rätt tillvaratogs genom att de fick sjöpanträtt i fartyg och last. Något personligt ansvar förelåg således principiellt inte. Betalningen kunde endast sökas ur det pantsatta fartyget och dess last. Emellertid förvandlades ansvaret genom ändring i sjölagen år 1928 till ett personligt ansvar för fartygsägaren. Dock bibehölls sambandet med fartyget och lasten, sjöförmögenheten, såtillvida som fartygsägarens ansvarighet begränsades till visst belopp i förhållande till denna förmögenhet (jfr Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, 1985, s. 28 och prop 1928:113 s. 55 f.). Nuvarande regler om redares ansvarighet återfinns i 10 kap sjölagen, vilka undergått revidering genom lag 1983:699. Reglerna innebär att redarens ansvar kan begränsas enligt den s.k. globalbegränsningen, vilket avser den högsta sammanlagda ansvarighet som kan åläggas en redare i anledning av en och samma sjöolycka. Genom 1983 års lagstiftning tillkom regler om förfarandet vid upprättande och fördelning av s.k. begränsningsfond. Genom att upprätta en sådan fond kan den skadeståndsskyldige hindra att annan

egendom än den som ingår i fonden tas i anspråk som säkerhet för skadeståndsanspråk.

Mot den av sjölagskommittén föreslagna lydelsen av 246 § sjölagen hade lagrådet vissa invändningar. Beträffande det sakliga innehållet i paragrafens andra stycke anförde ledamöterna Alexanderson och Klackenberg bl.a. följande.

"Bestämmelsen i första punkten utgår från att en svensk ägare av ett fartyg frivilligt överlåter detta till utlänning. ... - Vidare krävs, att överlåtelsen 'medför' att sjöpanträtt upphör för fordran av visst slag eller att förmånsrätten försämras och att detta i sin tur har till följd att fordran inte, såsom eljest skulle ha varit fallet, kan utgå ur fartyget. Överlåtelsen skall alltså vara första ledet i en orsakskedja som utmynnar i en skada för sjöpanträttshavaren. Innebörden härav syns ej alldeles klar. Först i och med en exekutiv försäljning framgår, om och i vad mån en skada uppkommer, och skadans inträffande och storlek synes direkt och närmast bero av var och enligt vilka rättsregler den exekutiva försäljningen äger rum. Alldeles samma skada hade kunnat inträffa även om överlåtelsen inte ägt rum och, efter överlåtelse, oberoende av om den nya flagglagen erkänner sjöpanträtten i samma utsträckning som svensk lag eller inte. Sambandet mellan överlåtelsen och skadan förefaller därför att vara mera uttunnat och diffust än man i allmänhet hos oss kräver för kausalsammanhang. Måhända kan det uttryckas så att överlåtelsen ökar risken för skada och överlåtaren får därför, om risken förverkligas, svara för skadan. Han föranleds härför att tillse att fordringar med sjöpanträtt blir betalda före överlåtelsen (jfr NJA II 1936 s. 238 f.). Hade överlåtaren redan förut personligt ansvar för fordringen kan intet ytterligare ansvar falla på honom och från regeln har därför undantag gjorts för detta fall".

De två andra lagrådsledamöterna, Öhman och Walberg, intog ungefär samma ståndpunkt. De ifrågasatte dock dessutom om bestämmelsen hade något berättigande. Förslaget i denna del avseende paragrafens andra stycke återfanns ej heller i regeringens proposition (jfr prop 1973:42 s. 581 ff. och 618).

Några slutsatser

Av de panträttsliga reglerna i sjölagen torde man kunna dra följande slutsatser. En bare-boat förhyrning av ett svenskt

skepp till en utlänning leder inte till behov av eller krav på att inteckningsborgenärerna skall söka ny säkerhet för sina fordringar. Skeppet har ju fortfarande svensk nationalitet och svenska hypotek i skeppet erkännes av de stater som anslutit sig till sjöpanträttskonventionen. På motsvarande sätt förhåller det sig med panträtt som upplåtits i utländskt skepp, vilket bare-boat inhyrts till Sverige. I båda befraktningsfallen kan också sjöpanträtt uppstå till säkerhet för företrädesberättigade fordringar oavsett om dessa riktar sig mot ägaren eller bare-boat befraktaren. Eftersom konventionen erhållit begränsad anslutning är dock dessa utgångspunkter behäftade med en viss osäkerhet. Det har emellertid hävdats att umgänget suveräna stater emellan i regel leder till att skeppshypoteken erkänns utomlands också utan konventionsstöd.

Skulle däremot ett fartyg tillåtas byta flagg måste också inteckningsborgenärerna söka ny säkerhet för sina fordringar. Hur de löser detta ankommer på dem att avgöra. Det behöver inte nödvändigtvis ske på så sätt att de söker säkerhet grundad på fartygets registrering utomlands, även om detta naturligtvis ligger närmast till hands om de inte erhåller full betalning. I ett system där fartyg byter nationalitet genom att endast den offentligrättsliga registreringen ändras, skulle således inteckningarna kunna kvarstå oförändrade i ursprungslandets privaträttsliga register. Naturligtvis kan i vissa fall de inskrivna hypotekens rättsställning bli osäker i det nya flagglandet eller i tredje land. I Västtyskland, som tillämpar denna typ av bare-boat utflaggning, kräver därför borgenärerna en registrering av sina inskrivna rättigheter även i flaggstatens fartygscertifikat, liksom att om möjligt en hänvisning även görs i flaggstatens register till denna registrering. Skulle det ändå i flaggstaten eller i en tredje stat uppstå tvivel om hypotekens rättsbestånd i fall fartyget där exempelvis tas i beslag, har hypoteksborgenären tillförsäkrat sig att erhålla odaterade dokument från ägaren respektive förhyraren, vari bare-boat charteravtalet uppsägs

med omedelbar verkan och vari ansökan görs hos transportministern om återfående av rätten att föra den tyska flaggan.

De företrädesberättigade sjöpanträtterna förorsakar emellertid normalt mindre problem vid en dylik offentligrättslig utflaggning, eftersom dessa följer fartyget utan hinder av förändring i äganderätts- eller registreringsförhållandena. Enda osäkerhetsmomentet är huruvida de erkänns av en icke konventionsansluten stat.

För utredningen förefaller det som om det västtyska systemet beträffande omsorgen av de inskrivna hypoteken vid bare-boat utflaggning, när tvivel om deras rättsbestånd uppstår, är ett omständligt förfarande och frågan är väl i vad mån det kommer att godtas i en stat där exekutionen kommer till stånd. Alla frågor rörande exekutionsförfarandet regleras nämligen av lagen i den stat där exekutionen äger rum och vidare erkänns i Sverige den exekutiva försäljningen i främmande stat under vissa närmare angivna omständigheter.

En tillfredsställande lösning får i stället grundas på andra förutsättningar. För det första synes det nödvändigt att de stater, mellan vilka tillfälliga flaggskiften skall göras, måste känna systemet i fråga eller åtminstone inte förklarat sig avvisa det, för att en bare-boat ut- eller inflaggning överhuvud taget skall få komma till stånd. Huvudförutsättningen bör alltså vara att de båda staterna uttryckligen eller indirekt tillåter flaggbyte vid bare-boat befraktning. Reglerna i fartygets ursprungsland och det tilltänkta nya flagglandet måste också i andra väsentliga delar överensstämma med varandra. De delar som här åsyftas är framförallt följande. Under den tid som ett fartyg är bare-boat utflaggat skall inteckningar i fartyget endast få införas i ursprungslandet. Väsentligt är också att den tillfälliga flaggstaten på något sätt hänvisar till de hypotek som finns inskrivna i ursprungslandet. Först när överensstämmelser i dessa avseenden föreligger uppnås ett för inteckningsborgenärerna säkerhetsmässigt acceptabelt system.

Hypoteksborgenärerna löper naturligtvis alltid en viss risk även vid "vanlig" bare-boat utchartring att deras säkerhet i fartyget inte skall bli fullt beaktade i utlandet. Genom att samtycka till utchartringen visar de sig dock vara beredda att ta denna risk. Samtidigt skall beaktas att långivare normalt kräver att redaren skall hålla fartyget försäkrat. Att försäkringsmässigt säkerställa sådana intressen är inte ovanligt i dessa sammanhang. Enligt Braekhus (a.a. s. 364 f.) baserar sig visserligen en försiktig långivare inte enbart på den säkerhet som det pantsatta fartyget ger. Han värderar dessutom nya lånesökares fackkunskaper och skicklighet som redare samt rederiets totala ekonomi och framtidsutsikter. Detta återspeglas i de vanliga uttalandena om att fartygslånen lika mycket är en fråga om personkredit som realkredit. Därutöver fordras dock en försäkring som skydd mot de faror som lurar på panthavaren. Utan en sådan menar Braekhus att belåningen av fartyg skulle vara tämligen riskabel. Enligt honom föreskriver också de flesta pantobligationsformulär att ansvarsförsäkring av typ "P-and I" skall tecknas. De flesta förpliktelserna som följd av sjöpanträtt enligt 1967 års konvention täcks av en sådan försäkring. Utanför faller emellertid enligt Braekhus (a.a. s. 393) ansvaret för manskapslöner och liknande. Om så skulle vara fallet vid en bare-boat utflaggning är det otillfredsställande från social synpunkt. Det kan ju tänkas inträffa att sådana fordringar kvarstår obetalda när fartyget tillfälligt bare-boat uthyrs och att den sjöpanträtt som "dolt" ligger till säkerhet härför i fartyget inte kommer att beaktas vid en eventuell exekutiv försäljning utomlands. Mot denna bakgrund framstår det som lämpligt att i lag föreskriva som en förutsättning för utflaggning, att dessa förpliktelser mot de ombordanställda skall vara täckta genom försäkring. Ett flaggskifte skall således inte försämra de ombordanställdas rätt att få ut sina lönefordringar. Detta kommer till uttryck i 7 § i utredningens lagförslag.

Det nu anförda tar närmast sikte på förhållandet mellan de två stater som är involverade i det tillfälliga flaggskiftet,

ursprungslandet och flaggstaten. Dessa två stater kan i allt väsentligt ha överensstämmande regler i nu nämnt avseende genom exempelvis multilaterala eller bilaterala överenskommelser. Emellertid kan det inträffa att fartyget tas i beslag i ett tredje land, vilket inte har regler av motsvarande slag. Eftersom det finns en främst politisk sådan risk för att inteckningarna inte kan erkännas i alla länder i bare-boat utflaggningsfall och med hänsyn till att krav på försäkring ändå måste uppställas för redarnas förpliktelser mot de ombordanställda, kunde det måhända anses befogat att i allmänhet uppställa krav på försäkring för att också skydda inteckningshavarna. Utredningen har dock erfarit att inteckningsborgenärernas ställning gent emot ägaren normalt är så stark, att det får förutsättas att något lagkrav inte torde behövas för att de skall förmå ägaren att teckna försäkring för de risker som är förknippade med bare-boat utflaggning. Utredningen anser därför att man utan lagstiftning kan överlämna till långivarna, rederierna och de bolag som skall meddela försäkringen att närmare utforma de försäkringsmässiga förutsättningarna i dessa fall.

10. 3 Kommerskollegium föreslås bli prövande myndighet.

Till grund för utredningens bedömning av vilken myndighet som bör handlägga tillstånd till skeppslega m.m. har legat följande överväganden.

Kommerskollegium är central förvaltningsmyndighet för ärenden om rikets handel - jfr förordningen (1985:604) med instruktion för kommerskollegium. Kollegiets verksamhet, som går tillbaka till år 1651, har tidigare haft ansvar för sjöfarten. Från dess verksamhet har grenar brutits ut till nybildade myndigheter såsom exempelvis sjöfartsverket. Mot bakgrund enbart av att de flesta bestämmelserna, från vilka dispens föreslås få göras, är sjöförfattningar, skulle det kanske ligga närmast till hands att just sjöfartsverket kom i fråga som prövande myndighet. Nu uppställs dock i förslaget till

dispensbestämmelser krav på hänsynstagande även till arbetsmarknadsmässiga hänsyn. Det är därför inte enbart sjöfartsmässiga frågor som uppkommer. Dessutom upptar utredningens förslag även vissa utflaggnings- och registreringsbestämmelser, som ligger ganska nära kommerskollegiums nuvarande ansvarsområde. En bedömning från köprättsliga synpunkter kommer där in i bilden. Även från beredskapshänseende torde nu föreslagna skeppslegobestämmelser erhålla en naturligare koppling till kommerskollegiet med hänsyn till det krishandelsråd som är knutet till kollegiet för att bistå vid handläggningen av frågor som rör utrikeshandeln i krissituationer. Som vidare framgår av kapitel 5.2 ankommer fortfarande på kommerskollegium att pröva vissa frågor som rör svenska fartyg. I samråd med riksbanken prövar kollegiet nämligen frågor om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Eftersom denna handläggning rör fråga som har nära anknytning till vissa frågor som måste belysas när tillstånd ges till skeppslega till utlänning, kunde den sakkunskap och marknadskännedom som finns att tillgå i kommerskollegium och riksbanken på detta område, med fördel kunna tas i anspråk även när det gäller tillstånd till skeppslegoupplåtelse. Det framstår som angeläget att ansvaret både för de nu nämnda ärendena enligt tillståndslagen för överlåtelse av fartyg och de av utredningen föreslagna tillståndsärendena beträffande skeppslegoupplåtelse med dispenser m.m., hamnar under en och samma myndighet. Det säger sig självt att kommerskollegiet inte besitter en tillräcklig kompetens i alla de avseenden som nu nämnts. Detta förhållande bör man dock kunna råda bot på om det till kollegiet knyts ett organ, vari parter med sakkunskap och branschkännedom, blir företrädda. Under dessa förutsättningar bör gemensam handläggning av nuvarande och tillkommande dispens- och tillståndsärenden vara möjlig. Utredningen föreslår därför att kommerskollegium blir den myndighet som får handlägga de ärenden som förslaget ger upphov till. I specialmotiveringen behandlas närmare hur denna handläggning bör tillgå.

10.4 Samordning föreslås med de nuvarande utflaggningsreglerna.

I kapitel 4.1.2 beskrivs rättsläget beträffande legoavtal förenade med köpoptionsklausul. Frågorna om bare-boat charter i sådana fall har ett nära samband med tillämpningen av tillståndslagen för överlåtelse av fartyg. Utredningen har därför fått i uppdrag att närmare överväga hur man i dessa fall bör tillämpa nämnda tillståndslag. Då utredningen dessutom föreslår att bare-boat utchartring till utlandet skall kräva myndighets tillstånd, ligger det nära till hands att undersöka möjligheterna att införa ett gemensamt handläggningsförfarande för båda dessa ärendegrupper. Utredningen har härvid gjort följande bedömning.

För det första bör ställning tas till om reglerna om överlåtelse och upplåtelse av skepp kan sammanslås i en gemensam lag. Nuvarande tillståndslag för överlåtelse av fartyg har en provisorisk prägel. Den gäller för närvarande fram till och med utgången av år 1989. Ställningstagandet till om lagen bör vara permanent kommer att göras i ett sjöfartspolitiskt beslut som väntas inom den närmaste tiden. Utredningen har inget uppdrag att uttala sig om det lämpliga i ett sådant tillståndsförfarande. Uttalandena i förevarande hänseenden skall därför endast ses som förslag till tekniska lösningar. I det följande utgår utredningen från två alternativ nämligen dels från antagandet att tillståndslagen för överlåtelse av fartyg kvarblir vid sin nuvarande lydelse, dels från antagandet att tillståndslagen får fortsatt giltighet men där denna sammanslås med eventuella regler om skeppslega till utlandet.

Vi utgår till en början från att det fortsättningsvis kommer att krävas tillstånd av samma slag som nu för överlåtelse av fartyg till utlänning. Eftersom ämnesområdena i denna lag och i de regler om bare-boat utchartring som föreslagits dels företer stora likheter, dels bör handläggas av samma myndighet, finner utredningen det av effektivitetsskäl vara mest ändamålsenligt att i detta läge reglerna hålls samman i en lag

som behandlar tillstånd till både överlåtelse och upplåtelse av skepp. Nuvarande tillståndslag kommer därvid att behöva inarbetas i den gemensamma lagen såsom en eller ett par paragrafer. Det sakliga innehållet i den nuvarande lagen har utredningen inte haft för avsikt att ändra. Det speciella problem som köpoptioner utgör enligt direktiven föranleder därvid inte någon ytterligare bestämmelse i anslutning till överlåtelsereglerna. Det torde räcka med den redogörelse om rättsförhållandet inom detta område som lämnas i kapitel 4.1.2. Är således skeppslegoavtalet i det enskilda fallet egentligen att betrakta som ett förtäckt köp skall normalt förutsättningarna för överlåtelsetillstånd prövas. Om det däremot är fråga om en reell köpoptionsklausul hålls frågan om överlåtelse öppen tills vidare och ärendet kan handläggas enligt upplåtelsereglerna.

Det kan tänkas förekomma fall där en svensk redare har för avsikt att sälja ett svenskt fartyg till en utlänning men där en eventuell överlåtelse av någon anledning först skall föregås av en bare-boat utchartring förenad med en reell köpoption. För att ingå i ett sådant avtal kan utlänningen komma att kräva klart besked om huruvida han verkligen får köpa skeppet om köpoptionen utnyttjas. Under sådana omständigheter bör den svenske ägaren ha möjlighet att även få prövat huruvida tillstånd till överlåtelse kan ges. Vid positivt besked måste den handläggande myndigheten därvid klart precisera under vilka förhållanden beslutet gäller.

10.5 Dispensförfarandet

Frågan om att utöka möjligheterna till dispensgivning vid bare-boat utchartring initierades av flaggutredningen i betänkandet Sjöfart och flagg (SOU 1976:44 s. 124). Man förordade där att systematiskt uppbyggda regler infördes för att möjliggöra bare-boat charter i de särskilda fall då detta kunde vara motiverat. Ett förslag i linje härmed upprättades i promemorian Skeppslega till utlänning (bare-boat charter), Ds K 1978:8. Promemorian föranledde dock ingen lagstiftning. Pro-

påer i samma riktning har dock återkommit. Fartygsmiljöutredningen har berört frågan i sitt slutbetänkande från vilket följande citat är hämtat. "Även om sjösäkerhetslagen i vissa delar gäller i fråga om eller kan göras tillämplig på utländska fartyg, omfattar lagens huvuddelar endast svenska fartyg och inte fartyg av annan nationalitet. I de flesta fall är denna princip både naturlig och riktig, men särskilt i fall av skeppslega eller enligt numera oftare brukad terminologi bare-boat charter kan principens lämplighet sättas i fråga. Det kan å ena sidan gälla t.ex. ett svenskt fartyg vars drift upplåts till ett utländskt rederi och som sätts i trafik kanske i en annan världsdel. I ett sådant fall kan det vara mindre lämpligt att tillämpa svenska regler t.ex. om skyddsverksamheten på en i huvudsak utländsk besättning, som är van vid helt andra bestämmelser i ämnet. Å andra sidan kan en svensk redare hyra in ett utländskt fartyg exempelvis för att förstärka kapaciteten hos en linje som i övrigt trafikeras endast med svenska fartyg. Då ter det sig önskvärt att kunna tillämpa svenska bestämmelser också i fråga om det inhyrda fartyget. Det praktiska behovet att skifta regim blir allt starkare ju mer den svenska och den utländska regleringen skiljer sig från varandra. - Vad som anförts nu äger viss tillämpning också när upplåtelsen inte avser hela fartyget utan endast driften av en viss del, t,ex, intendenturavdelningen" (Ds K 1982:3 s. 39 f.).

Utredningen kan i allt väsentligt instämma i vad som ovan har uttalats i denna fråga. Dispensmöjligheterna bör dock utökas endast till ett fåtal andra bestämmelser utöver de som nu finns, i vilka fall det rör sig om svenska särkrav som kan vara svåra att till fullo iaktta eller te sig främmande att tillämpa för en utländsk befraktare. Utredningen föreslår att det införs en central dispensbestämmelse i vilken såväl de nuvarande som de genom förslaget tillagda dispensbestämmelserna anges. Alternativet härtill är att införa en dispensbestämmelse i varje ytterligare författning som man anser behöva bli dispensabel i dessa sammanhang. Sådana särskilda dispensbestämmelser måste dock i så fall bli enhetligt utforma-

de, eftersom dispensansökningarna bör bli föremål för ett samordnat prövningsförfarande. Det sistnämnda slaget av system med dispensbestämmelser utspridda i skilda författningar blir dock mer svåröverskådligt för den enskilde. Utredningen har därför valt modellen med en central dispensparagraf kopplad till en lista som upptar de författningar som vanligen torde komma i fråga att göra undantag från. I de särskilda författningar där uttryckliga dispensbestämmelser finns föreslås ändringar.

Regler om dispens från av riksdagen stiftad lag får inte utfärdas på annat sätt än genom lag, medan regeringen däremot disponerar över den till denna delegerade normgivningen. På grund härav kan utredningen ej ansluta sig till den allmänt hållna dispensbestämmelse som föreslagits som 1 § i lagtexten i 1978 års promemoria. Man föreslog där att regeringen fick medge att "viss" författning helt eller delvis ej skulle tillämpas vid uthyrning av fartyg. Detta uttryckssätt ger inte tillräcklig precision. Enligt Petrén/Ragnemalm bör varje bemyndigande "vara så precist utformat, att den enskilde kan därav klart utläsa, hur långt regeringens förordningsmakt sträcker sig. Viktigt är att bemyndiganden ej göres så vida, att i realiteten riksdagen inom stora områden avhänder sig normgivningsmakten till regeringen" (Kommentar till Sveriges grundlagar, 12:e uppl. s. 186).

I bilaga B till 1978 års promemoria upptogs förslag till förordning om skeppslega till utlänning. Till denna var fogad en förteckning över tio författningar från vilka undantag föreslogs kunna göras. I förslaget till 1 § förordningen angavs dock att även annan författning kunde komma i fråga för undantag om omständigheterna föranledde därtill. Utredningens förslag upptar i den s.k. författningslistan sju motsvarande författningar. Denna lista är uttömmande. Av nämnda författningar har 1983 års mönstringslag och 1984 års mönstringsförordning ersatt 1961 års mönstringsförordning. De författningar och föreskrifter som ersatt 1960 års sjöbefälskungö-

relse-, 1970 års kungörelse om läkarintyg för sjöfolk och socialstyrelsens kungörelse år 1970 om skeppsapotek (MF 24), dvs. 1982 års behörighetsförordning, förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk respektive socialstyrelsens föreskrifter m.m. om läkarundersökning för sjöfolk, SOSFS (M) 1982:21, har däremot ansetts inte behöva upptas i detta sammanhang. Vid skeppslegoupplåtelser bör det vidare inte komma i fråga att tillåta dispens från lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, vilken ersatt 1972 års lag i samma ämne. Vad slutligen beträffar en annan författning som upptogs i 1978 års promemoria, lagen (1972:650) om rätt till ledighet och lön vid deltagande i svenskundervisning för invandrare, framstår det inte som nödvändigt att uttryckligen uppta denna i författningslistan. Det torde vara sällan som en sådan eller liknande huvudsakligen arbetsrättslig författning förorsakar tillämpningssvårigheter i förevarande sammanhang. Skulle så ändå någon gång bli fallet, får tillämpningsfrågan lösas efter de principer som utbildats vid liknande frågor med internationell anknytning på arbetsrättens område. En närmare redogörelse över föreslagna regler om undantag från tillämpningen av i listan upptagna författningar ges i specialmotiveringen.

10.6 Sjömansskattelagens regler berörs ej av vårt förslag.

Sjömansbeskattningen har förut kortfattat berörts under 5.2.1 och 8.2.1. I samband med redogörelsen för utredningens överväganden vill utredningen här återkomma till detta ämne såvitt avser sjömansskattenämndens möjlighet att i vissa fall ge dispens från skattskyldigheten enligt lagen (1958:295) om sjömansskatt.

Sjöman skall enligt sjömansskattelagen erlägga sjömansskatt för inkomst ombord på svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100, vilket huvudsakligen nyttjas till sådan närfart eller fjärrfart som sägs i 2 § denna lag. Lagens bestämmelser avser sjömän som är anställda i redarens tjänst ombord på svenskt handelsfartyg, men är även tillämp-

liga på sjömän som är anställda av annan arbetsgivare som redaren antagit som entreprenör, d.v.s. vid delupplåtelser av fartygsdriften. Det sistnämnda slaget anställda kan exempelvis avse utländsk intendenturpersonal som anställts av cateringentreprenör ombord på ett svenskt handelsfartyg. I sådant enskilt fall kan sjömansskattenämnden enligt 36 a § nämnda lag besluta att sjömansskatt inte skall erläggas för den inkomst som entreprenörpersonalen erhåller, om särskilda skäl föreligger. Innan sådant beslut fattas av nämnden skall yttrande inhämtas från berörda svenska redare- och sjöpersonalorganisationer.

Utredningen har i förslaget utgått från att tillstånds- och dispensreglerna vid bare-boat upplåtelser i tillämpliga delar även skall gälla vid delupplåtelser. Man skulle därför naturligtvis kunna tänka sig att i den s.k. författningslistan även medtogs sjömanskattelagen. Dispens från den lagen skulle då tillsammans med dispenser från andra sjöförfattningar samtidigt kunna handläggas centralt hos kommerskollegium. Som förut anmärkts är emellertid sjömansskattesystemet under utredning. Utredningen har därför valt att inte inarbeta dispensgivningen från sjömansskatt i vårt förslag. Om bare-boat begreppet även i fortsättningen kommer att ha någon betydelse i skattehänseende bör vid skatteprövningen ledning tas från den prövning som sker enligt de lagförslag utredningen lägger fram.

10.7 Frågan om befälhavarens nationalitet

I 6 kap 1 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg föreskrivs bl.a. att befälhavaren på handelsfartyg skall vara svensk medborgare. Från detta krav kan sjöfartsverket medge undantag om det finns särskilda skäl.

Kravet på svensk nationalitet på befälhavaren återfanns fram till och med den 30 juni 1980 i kungörelsen (1960:487) om befäl å svenska handelsfartyg (sjöbefälskungörelsen). Överfö-

randet av kravet på befälhavarens svenska nationalitet till nuvarande sjösäkerhetsförordning gjordes på förslag av befälsbemanningsutredningen (jfr SOU 1978:21). Denna utredning fann dock inga skäl att ändra på nationalitetskravet. Grunderna för att bibehålla detta krav ansågs bl.a. vara sociala intressen och säkerhetskrav under krigsförhållanden (jfr a.a. s. 157).

Sjöfartsverkets möjlighet att meddela dispens från nationalitetskravet har tillämpats restriktivt. Det har framkommit att huvudregeln i verkets praxis varit att dispens inte skall ges. Bedömningen beträffande nationaliteten kan dock inte alltid sägas ha varit renodlat inriktad på nationaliteten. Den kan nämligen ha bedömts tillsammans med behörigheten i övrigt. Enbart det förhållandet, att ett fartyg varit uthyrt på bare-boat basis till en utländsk redare, har bedömts inte utgöra särskilda skäl av tillräcklig styrka för dispens.

Grunden för verkets strikta tillämpning i denna fråga har uppgivits vara att befälhavaren på ett svenskt fartyg skall känna till svensk lag, inte minst säkerhetslagstiftningen. Verket har vidare ansett det lättare att nå en i Sverige bosatt person med rättsliga åtgärder vid lagöverträdelser än en utomlands bosatt person. Försvarshänsyn intar i fredstid ofta en mindre roll vid denna bedömning.

Enligt vad som uppgivits har dispens från svenskt nationalitetskrav givits i mindre än tio fall under de senaste 20 åren. De situationer då en utlänning har tillåtits vara befälhavare torde inskränka sig till följande typfall,

a) lokalt bunden svensk inrikes trafik med små fartyg, typ Djurgårdsfärjan; befälhavaren har haft svensk behörighet,
b) inrikes dansk trafik vid bare-boat charter till dansk redare,
c) utländsk fiskare har fått dispens att vara befälhavare på sitt eget fiskefartyg med vilket han flytt till Sverige; han var behörig när fartyget förde utländsk flagg och

dispensen tidsbegränsades för att han under dispenstiden skulle förvärva svensk behörighet; dispensen förlängdes inte,

d) svensk borrigg som delvis är svenskägd, delvis norskägd, tillåts ha norsk befälhavare; norsk sockellagstiftning ställer kompetenskrav på riggbefälhavaren som inte tillgodoses i den svenska sjöbefälsutbildningen,

e) utländsk medborgare som vuxit upp i Sverige och skaffat sig svensk behörighet, har tillåtits vara befälhavare på ett svenskt fartyg; hans ansökan om svenskt medborgarskap var ingiven men ännu ej slutbehandlad.

I artikel 2 i 1986 års FN-konvention om villkoren för registrering av fartyg definieras "bare-boat förhyrning" såsom ett avtal om förhyrning av fartyg för en bestämd tidsperiod, enligt vilket förhyraren har fullständig besittning och kontroll av fartyget, innefattande rätten att tillsätta fartygets befälhavare och besättning. Det uttalas där dock inte något krav om vilken nationalitet befälhavaren bör ha. Å andra sidan krävs i 9 kap 1 § andra stycket den svenska sjösäkerhetslagen att redaren skall anställa den som ingår i minimibesättningen och tillhör däcksavdelningen, dvs. befälhavaren. Eftersom en bare-boat chartrare övertar redarens funktioner är det således denne som enligt lag skall anställa den svenske befälhavaren. Emellertid har det med sjöfartsverkets goda minne vid bare-boat utchartringar i praktiken blivit så att den svenske befälhavaren anställts av den svenske ägaren. Den svenske befälhavaren medföljer således skeppet och tar, vid sidan av den utländske förhyrarens egen "befälhavare", en mer eller mindre aktiv del i driften av skeppet. Detta kan förefalla otillfredsställande och förorsakar den svenske ägaren en till synes onödig lönekostnad. Mot redarnas intresse av att lätta på kraven om svensk representation vad avser befälhavaren, står emellertid sedan länge det nationella intresset av att hävda svensk överhöghet över fartyget så länge det är att anse som svenskt. Eftersom vårt förslag även innefattar regler om tillstånd till tillfällig utflaggning av bare-boat uthyrda svenska fartyg, varvid svenska offentlig-

rättsliga regler, däri inbegripet kravet på befälhavarens svenske nationalitet, upphör att tillämpas, anser utredningen sig inte böra föreslå att man frångår kravet på svensk nationalitet på befälhavaren vid "vanlig" bare-boat utchartring till utlänning utan utflaggning. Utredningen har visserligen i dessa "vanliga" utchartringsfall föreslagit utökade dispensmöjligheter, bl.a. innefattande att befälhavaren skall få anställas av den svenske ägaren, detta för att legalisera vad som redan brukar tillämpas. Trots det är dock svensk lag i övrigt tillämplig ombord, varför det är lämpligt om den högsta myndigheten ombord behärskar svenska språket. Principen att befälhavaren skall ha samma nationalitet som fartyget torde dessutom vara förhärskande i traditionella sjöfartsländer.

Avslutningsvis vill utredningen dock framhålla att kravet, på att det skall finnas en svensk befälhavare ombord i dessa fall, inte bör leda till att det måste anställas fler personer i denna befattning än som ingår i ett normalt avlösningssystem. Vid fartygsdrift på korta linjer med täta hamnanlöp, där befälhavarens närvaro på bryggan normalt krävs, kan ansvaret för ett antal hamnanlöp delegeras till annat befäl, om den svenske befälhavaren finner detta vara förenligt med sjösäkerheten. Den svenske befälhavarens uppgifter vid denna typ av befraktning torde innefatta att, utöver det formella ansvaret, bevaka att uthyrarens intressen iakttas och att tillämpliga svenska regler efterlevs.

10.8 Överklagbarhet till regeringen eller underställningsförfarande?

I det föregående har framgått att utredningen ansett att handläggningen av samtliga de ärendetyper som förslaget kan ge upphov till bör ombesörjas av en regeringen underordnad myndighet, nämligen kommerskollegium. Anledningen därtill angavs vara bl.a. att kollegiet redan handlägger frågor av liknande beskaffenhet. Men förslaget i denna del sammanhänger

också med strävandena att få bort de rutinmässiga dispensärendena från regeringen. Nu utgör inte dispensärendena rörande sjömanslagen, mönstringslagen och anställningstillståndskungörelsen någon större andel av totala antalet dispensärenden hos regeringen. De har emellertid en sådan karaktär att de mycket väl kan delegeras. Beträffande ärendena enligt tillståndslagen för överlåtelse av fartyg, framgår av redogörelsen i 5.2 att det endast är ett begränsat antal fall som underställs regeringens bedömning. Merparten av de ärendena stannar i kommerskollegiet. Mycket talar för att också den utökade nya ärendetillströmningen som utredningens förslag kan ge upphov till, kan göras till föremål för rutinartade bedömningar. Huvudregeln i förslaget är därför att kommerskollegiet blir den prövande myndigheten i alla de nu avsedda ärendegrupperna.

Dessa ärendegrupper är emellertid mer eller mindre sjöfartspolitiskt präglade. Av bl.a. denna anledning bör möjligheten att kunna föra upp ett ärende på regeringsnivå hållas öppen. Detta kan åstadkommas på olika sätt. Ett alternativ är att tillåta att ärendena får överklagas. Dock måste då först fattas ett formellt beslut av underinstansen, vilket kan överklagas inom föreskriven besvärstid. Detta system passar emellertid inte ärendenas ofta brådskande karaktär. Ett lämpligare alternativ finner vi i underställningsförfarandet. Såsom närmare redogörs för i specialmotiveringen kan sådan underställning tillgripas av underinstansen i känsligare ärenden under viss förutsättning, varvid den även bifogar ett eget yttrande i frågan. Här skall endast anmärkas att redarnas och de ombordanställdas organisationer enligt förslaget har inflytande över om ett ärende bör föras upp på regeringsnivå. Man uppnår därmed samma syfte som vid besvärsförfarandet men utan det senares tidsutdräkt. Genom att föreskriva underställningsskyldighet i de fall man anser att regeringen bör ta ställning i dispens- eller tillståndsärenden, behåller regeringen fortfarande ett överinseende över tilllämpningen av dispensgivningen. Därmed utbildas småningom en praxis till ledning för underinstansen, vilket kan leda till att de mer

rutinartade ärendena efter hand inte kommer att ta regeringens tid i anspråk.

10.9 Resursfrågor

Som framgått av redogörelsen i 5 kap handläggs dispensärendena gällande sjömanslagen och mönstringslagen av regeringen (kommunikationsdepartementet) som enda instans. Dispens från tillämpningen av anställningstillståndskungörelsen enligt dess 7 § meddelas av arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) som första instans, vars beslut går att överklaga hos regeringen (arbetsmarknadsdepartementet). Innebörden av utredningens förslag, såvitt rör dispensgivningen, är att den bör utökas till ytterligare några författningar samt att prövningen av alla dispensbestämmelserna bör ske samtidigt av en regeringen underställd myndighet. Utredningen har här föreslagit att det bör ankomma på kommerskollegium att handlägga dessa dispensärenden. Denna myndighet är sedan tidigare förtrogen med sjöfartssektorn bl.a. genom dess prövning av tillstånd till fartygsöverlåtelser. Det samrådsförfarande mellan sjöarbetsmarknadens parter som tillämpas i de fallen föreslås bli utbyggt till att också omfatta dispensärendena.

Utöver handläggningen av dessa två ärendetyper, tillstånd till fartygsöverlåtelser och dispens vid delupplåtelser av fartyg, omfattar förslaget införande av ytterligare två ärendetyper för kommerskollegium att handlägga. Här avses tillståndsprövning av bare-boat charter till utlänning samt av vad som skulle kunna kallas flaggskiften för fartyg som befraktas på sådan basis. Flaggskiftena avser både svenska och utländska fartyg som är befraktade på detta sätt. Dessa beslut kräver någon form av registreringsåtgärd. Utredningens förslag i detta avseende innefattar åtgärder som innebär att anteckningar görs i anslutning till det skeppsregister som förs hos sjöfartsregistret. Någon fullständig skeppsregistrering eller, i förekommande fall, avregistrering är det dock ej fråga om.

Mot bakgrund av det anförda gör utredningen följande bedömning av de resursbehov som förslaget kan medföra. Vad först angår åtgärden, att samla dispensgivningen till en och samma myndighet, torde denna leda till vissa samordningsvinster. Den prövning som skall göras från arbetsmarknadsmässiga utgångspunkter bör således kunna ske samtidigt med att dispensförutsättningar i andra avseenden prövas. AMS skulle därvid behöva "kopplas in" på ärendet vid endast ett tillfälle genom remiss eller samrådsförfarande. Såsom systemet fungerar i dag fattar AMS ett beslut beträffande dispens från kravet på anställningstillstånd parallellt med regeringens dispensbeslut rörande sjömanslagen och mönstringslagen. AMS beslut kan överklagas hos regeringen (arbetsmarknadsdepartementet), vilken begär in yttrande från AMS. I ett sådant fall får både regeringen och styrelsen alltså behandla ärendet vid två tillfällen. Regeringen (kommunikationsdepartementet) har nämligen ofta prövat dispenserna enligt sjömanslagen och mönstringslagen innan anställningstillståndsärendet kommer upp i arbetsmarknadsdepartementet. Som tidigare nämnts har utredningen emellertid ansett att dispensärendena enligt nämnda författningar bör handläggas av kommerskollegium i en där särskild nämnd, varvid prövningen skall göras efter samråd bl.a. med AMS och sjöfartsverket. En begränsad möjlighet att föra upp ärendena till regeringen har också föreslagits, i vilka fall kollegiet skall avge ett eget yttrande. I rutinärenden skulle dock prövningen enbart göras av kollegiet. Jämfört med nuvarande förhållanden skulle handläggningen således innebära att regeringen endast en gång avgjorde ärendet och att vissa resurser frigörs för andra ändamål i regeringskansliet.

Ett av osäkerhetsmomenten i bedömningen av kommerskollegiums resursbehov utgör det förhållandet, att utredningen föreslagit utökade dispensregler samt krav på tillstånd när ett fartyg skall bare-boat uthyras till utlänning. Detta kommer att innebära, att ärendetillströmningen något ökar jämfört med i dag. En annan faktor som kan påverka är hur sjöfartskonjunkturen kommer att utvecklas på längre sikt. En lågkonjunktur

kan exempelvis öka benägenheten att hyra ut fartyg. En komplikation i det sammanhanget är att prognoserna inte alltid är entydiga. En del av rederibranschen kan vid en viss tidpunkt ha alla fartyg maximalt utnyttjade medan en annan branschdel har svårigheter att sysselsätta fartyg. Dessa faktorer gör det svårt att uppskatta resursbehovet. I ett inledningsskede torde dock utredningens förslag föranleda behov av två nya tjänster i kommerskollegiet.

Vad därefter beträffar det föreslagna registreringsförfarandet hos sjöfartsregistret bör detta finansieras genom avgifter.

11. SPECIALMOTIVERING

11.1 Lagen () om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall

Inledande bestämmelser. Definitioner.

1 §

Inledningsvis upptar lagförslaget en bestämmelse om lagens tillämpningsområde. Förslaget utgår från att en ny lag om skeppslega kan sammanslås med nuvarande lag (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Förslaget avser således den form av skeppslega som involverar avtalsparter i två länder, ej inhemsk skeppslega. Vidare gäller förslaget både uthyrning av svenska fartyg till utlänning och inhyrning av utländska fartyg till svensk förhyrare, allt såvitt det sker i skeppslegans form. Vad däremot avser överlåtelse av fartyg är lagen, liksom den nuvarande överlåtelselagen, tillämplig endast vid överlåtelse av svenskt skepp. Som framgår talas i förslaget endast om skepp i stället för fartyg. Detta görs för att ansluta till den nomenklatur som redan används i överlåtelselagen. I paragrafen klargörs också att med skepp förstås endast registreringspliktiga skepp.

I andra stycket ges även en definition av begreppet skeppslega såsom det skall förstås vid tillämpning av denna lag. Avsikten är dock att definitionen skall vara så allmänt hållen att därunder kan inordnas de vanligtvis förekommande formerna av skeppslega. För en utförligare redogörelse av begreppet skeppslega hänvisas till den allmänna motiveringen i kapitel 4.

Tillstånd till överlåtelse.

2 §

Härunder har intagits lagtexten från lagen (1977:494) om

tillstånd till överlåtelse av fartyg. Det tredje stycket i nuvarande lagtext har dock i reviderad form förts in under ansvarsbestämmelserna som paragraf 14 i förslaget.

Tillstånd till upplåtelse

3 §

Genom denna paragraf införs tillståndsplikt vid skeppslegoupplåtelse av svenskt skepp till utlänning. Denna plikt är, som framgår av den allmänna motiveringen, en formell licensplikt, vilken i normalfallet inte bör föranleda någon inskränkning i nuvarande rätt att fritt upplåta skepp. Genom tillståndsplikten får man ett instrument genom vilket man kan förhindra möjligheterna att kringgå prövningsförfarandet enligt nuvarande överlåtelselagen vid förtäckta köp i skeppslegans form. Framgår det således av de uppgifter som läggs fram i en ansökning att skeppslegoavtalet genom köpoptionsklausul eller liknande redan vid avtalets ingående har som enda egentliga syfte att få till stånd en fartygsöverlåtelse och därför mer har karaktär av finansieringssätt vid köp än ett hyresavtal, skall tillstånd till upplåtelse ej medges. Detta har inte ansetts behöva uttalas i lagtexten. Prövningsmyndigheten torde i sådant fall antingen ha att avslå framställningen eller, om sökanden så påfordrar sedan han formlöst underrättats om myndighetens bedömning, pröva ärendet enligt överlåtelsereglerna i 2 §. Hålls å andra sidan i en köpoptionsklausul frågan om en äganderättsövergång öppen till ett senare tillfälle, bör ett sådant avtal betraktas som ett reellt hyresavtal fram till den tidpunkt då förhyraren gör gällande sin rätt att köpa skeppet och upplåtelsetillstånd därför medges under denna tid. I inledningsskedet av ett sådant avtals löptid kan ägaren ha intresse av att förvissa sig om att också tillstånd till överlåtelse kan komma att medges. Som framgår av paragrafens andra stycke kan han få ett icke bindande besked i denna fråga samtidigt med ansökningen om upplåtelsetillstånd.

De villkor m.m. som ett tillstånd skall förbindas med bör kunna anknyta till förhållandena i varje enskilt fall. När t.ex. tillståndet är förenat med dispens från tillämpningen av vissa författningar, bör villkoren anknyta till dem som för närvarande ställs vid dispens från sjömanslagen, mönstringslagen och anställningstillståndskungörelsen. Villkoren bör således vara tillräckligt preciserade t.ex. i fråga om viss fart, viss tidsperiod, vissa minimivillkor för de anställda och liknande. Vissa villkor följer automatiskt av dispensgivningen enligt 4 § lagen respektive 3 § förordningen. När tillståndet i stället är förenat med tillfällig utflaggning kommer andra villkor i förgrunden t.ex. i fråga om införande i visst lands register, medgivande av inteckningshavare och tecknande av försäkring.

I paragrafen ges regeringen möjlighet att delegera beslutanderätten till myndighet. Beträffande frågor som avses i nuvarande överlåtelselagen har regeringen förordnat kommerskollegium som prövande myndighet. Såsom framgår av den allmänna motiveringen bör kommerskollegium vara prövande instans även beträffande lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall. Närmare bestämmelser härom föreslås i en förordning om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Dispens från tillämpning av vissa författningar

4 §

Avsikten med denna paragraf är att den skall ersätta de dispensbestämmelser som återfinns i 59 § sjömanslagen, 4 § mönstringslagen och 7 § anställningstillståndskungörelsen. Eftersom anställningstillståndskungörelsen emellertid utfärdats av regeringen och dispensområdet föreslås bli utvidgat till att omfatta även andra författningar som ligger inom delegationsområdet enligt 8 kap 7 § regeringsformen, har den konstruktionen valts att inta dessa senare författningar i en förordning. Bestämmelserna i 4 § denna lag och i 3 § förordningen får således sammantagna ses som utgörande den författningslista enligt vilken dispens kan ges. Författnings-

listan skall utgöra den yttre ramen inom vilken avvikelser kan göras i det enskilda fallet. Eftersom utredningens avsikt är att den handläggande myndigheten - i detta fall kommerskollegium - skall pröva dessa ärenden med hjälp av ett partssammansatt organ och därvid biträdas av arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsverket, torde det inte uppstå några svårigheter att avgöra i vilka fall det är lämpligt att avvika från listan.

I första stycket har beaktats den invändning som lagrådet framförde mot det i mönstringslagen valda uttryckssättet beträffande de dispensskäl enligt vilka det fordras att arbetstagarna på fartyget tillförsäkras skydd inte bara i de hänseenden mönstringslagen reglerar utan även i andra avseenden som regleras i kollektivavtal av närmare angivet slag. Enligt lagrådet torde avsikten emellertid vara att sådana kollektivavtalsbestämmelser skall beaktas bara i den mån de rör frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med mönstringslagen. Lagrådet fann därför att man kunde ha anledning att överväga en ändring i ordalagen som markerade detta förhållande. Med hänsyn till att formuleringen även förekommer i 59 § sjömanslagen och att frågan om bare-boat charter skulle bli föremål för utredning, ansåg dock lagrådet att den något för vittgående avfattningen då kunde godtas tills vidare. Enligt departementschefen borde vad lagrådet anfört härom uppmärksammas vid en översyn av bestämmelsen (prop 1983/84:1 s. 81 och 86).

Utredningen har beaktat vad lagrådet anfört härom vid utformningen av den centrala dispensbestämmelse som föreslås ersätta både 4 § mönstringslagen och motsvarande stadgande i 59 § sjömanslagen. Detta innebär otvivelaktigt att en viss inskränkning görs från vad som hittills gällt. Men eftersom nuvarande lagtext kan tyckas vara så oprecis i detta avseende, att den kan leda till, att vilket förhållande som helst som regleras i kollektivavtal på central nivå åberopas som skyddsvärt i ett enskilt fall, synes inskränkningen vara motiverad. Några tolkningsproblem av förevarande slag torde

hittills dock inte ha uppstått. Det bör här anmärkas att det vid införandet av 1973 års sjömanslag förutsattes att en stor del av detaljregleringen beträffande sjömans lön skulle införas i kollektivavtal mellan sjöarbetsmarknadens parter i stället för att vara lagreglerad. I kollektivavtal reglerade löneförhållanden bör således anses höra till de frågor som har nära samband med sjömanslagen och till vilka hänsyn bör tas vid dispensgivningen. När det gäller att bedöma om ett kollektivavtal i rimlig utsträckning ger ett skydd åt de ombordanställda anser utredningen, att nationella kollektivavtal eller av Internationella transportarbetarefederationen (ITF) godkända kollektivavtal normalt ej bör ifrågasättas.

Den sista meningen i första stycket har tillkommit i anledning av önskemålet att framhålla den arbetsmarknadsmässiga bedömning som måste göras vid dispens från anställningstillståndskungörelsen. Den bedömningen har ju hittills gjorts separat från den som skett enligt de övriga dispensbestämmelserna i sjömanslagen och mönstringslagen. Eftersom det nu föreslås att det skall ske en samtidig helhetsbedömning av dispensbestämmelserna, finns det anledning att i första stycket uttryckligen framhålla behovet av en bedömning även från arbetsmarknadsmässiga synpunkter. I lagtextförslaget har därför uppställts det kravet för att undantag från anställningtillstånd skall få göras, att den sökande visar att rimliga förutsättningar inte finns för att anställa svenska sjömän för befattningar på det utchartrade skeppet. Det finns dock anledning poängtera att härmed inte avses någon avvikelse från de motivuttalanden som gjordes vid anställningstillståndskungörelsens tillkomst. Det som därvid uttalades och som torde kvarstå oförändrat om utredningens förslag vinner gehör, är att dispens bör "kunna komma i fråga när det gäller lokalt betingad trafik och att det därför är naturligt att arbetskraften hämtas från närliggande trakt och inte från en avlägsen centralhamn eller från Sverige" (prop 1974:31 s. 49).

I det följande ges en sammanhängande kommentar avseende dispensbestämmelserna både i 4 § denna lag och 3 § förordningen.

Beträffande den närmare utformningen av författningslistan kan följande noteras. Listan har begränsats till de centrala sjöförfattningar som kan vara svåra eller omöjliga att iakttaga vid den typ av befraktning som här är i fråga. Det otillfredsställande i en situation där vissa av dessa eller motsvarande bestämmelser formellt skulle vara gällande trots att de ej går att iakttaga, framgår av det rättsfall som refererats i kapitel 5.1. För att skapa en ökad smidighet i detta avseende är det nödvändigt att utöka den dispensmöjlighet som för närvarande finns med ytterligare några, vilka dagligen skall tillämpas ombord på ett skepp. Frågan om tillämpningen av andra författningar än de här nämnda vid bare-boat utchartring är inte lika påträngande och kräver därför ingen central dispensbestämmelse. I vad mån annan lagstiftning är tillämplig i dessa fall kan avgöras med ledning av redogörelsen i kapitel 8.

Vad gäller den under 1. nämnda författningen - sjömanslagen - återspeglar föreslaget dispensutrymme det som redan tillämpas av regeringen. Den enda bestämmelsen i sjömanslagen från vilken undantag inte bör medges är regeln i 45 § om minimiåldern för sysselsättning i fartygsarbete. Denna och flera andra bestämmelser i sjömanslagen är grundad på internationella överenskommelser. Sjömanslagskommittén redogjorde i sitt betänkande Ny sjömanslag (SOU 1971:6, bilaga 3) för Internationella arbetsorganisationens (ILO) konventioner med avseende på förhållanden som har anknytning till sjömanslagen, varav vissa har ratificerats av Sverige. Genom nya sjömanslagens tillkomst förutsattes att åtagandena i de ratificerade konventionerna så gott som undantagslöst iakttogs. Genom godkännandet av 1976 års ILO-konvention nr 147 om miniminormer i handelsfartyg, ansågs Sverige dessutom ha bestämmelser som är "i huvudsak likvärdiga" reglerna i en rad konventioner som uppräknas i bilaga till konvention nr 147 (jfr prop

1977/78:152). Genom att sjömanslagens bestämmelser således har nära internationella motsvarigheter möter det inga hinder att i enskilda fall ge dispens från dess tillämpning. Förutsättningen i första stycket i paragrafen borgar dessutom för att dispens ej meddelas om rimligt skydd inte kan påräknas.

I 2. upptas mönstringslagen. Den här föreslagna yttre ramen överensstämmer med den ram som anges i 3 § förordningen om mönstring av sjömän. Där stadgas nämligen att undantag från kravet i 5 § 2. och 7 § mönstringslagen inte får göras när medgivande lämnas enligt 4 § samma lag. De krav som uppställs på sjömannen är enligt 5 § 2. mönstringslagen att han, för att få tillträda en befattning ombord, inte på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för befattningen eller sjömansyrket och enligt 7 § samma lag att han med ett sådant läkarintyg som avses i 18 § skall visa, att hinder på grund av hans hälsotillstånd inte föreligger mot tjänstgöringen. I 3 § mönstringsförordningen föreskrivs vidare att sjöfartsverket i enskilda fall får godta att sjömannen innehar annat läkarintyg än som avses i 18 § mönstringslagen. Som framgår fordras ej att läkarintyget skall vara utfärdat i Sverige. Här kan slutligen noteras att hälsofrågorna bl.a. regleras i ILO-konventionen nr 16 angående obligatorisk läkarundersökning av barn och unga personer som används till arbete ombord på fartyg och ILO-konventionen nr 73 angående läkarundersökning av sjömän.

Dispensutrymmet från den under 1. i 3 § förordningen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall nämnda anställningstillståndskungörelsen återspeglar, liksom beträffande sjömanslagen och mönstringslagen, nuvarande praxis. Bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter härom härrör från 20 § utlänningslagen (1980:376).

När det gäller sjöarbetstidslagen kvarstår ingen konventionsbundenhet sedan Sverige år 1970 återtagit ratifikationerna av ILO-konventionerna nr 57 och 109 i ämnet. Regelmässigt löses vissa av de frågor som här avses i kollektivavtal.

Sjösäkerhetsförfattningarna grundas på 1966 års internationella lastlinjekonvention som bl.a. syftar till att förhindra en från säkerhetssynpunkt olämplig nedlastning av fartyg och 1974 års konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), vilka båda har tillträtts av Sverige. I förarbetena till sjösäkerhetslagen har lagstiftaren förklarat sig vara medveten om att de svenska bestämmelserna ibland måste ge vika för de bestämmelser som gäller i det land vari fartyget befinner sig. Genom att det i praktiken råder stor överensstämmelse mellan sjöfartsländernas sjösäkerhetsbestämmelser, torde det emellertid inte uppstå några problem härvidlag. I den mån nationella särkrav förekommer, såsom fallet är vid användning av plattformsriggar på utländsk kontinentalsockel, torde den svenske upplåtaren av riggen vara väl medveten om sådana krav.

Vad först angår sjösäkerhetslagen har de allmänna bestämmelserna i 1 kap och reglerna i 2 kap om fartygs sjövärdighet och fartcertifikat föreslagits gälla fullt utan undantag. I 3 kap, som behandlar åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m.m., har emellertid föreslagits möjlighet till undantag från bestämmelserna i 9-11 §§ som berör skyddsombud och skyddskommitté. Här gör utredningen den bedömningen att fråga är om en så specifik svensk företeelse, att undantag bör få medges. Bedömningen anknyter för övrigt till den som lagstiftaren gjorde i motiven till jämställdhetslagen, där det framhölls att "Jämställdhetsombudets och jämställdhetsnämndens verksamhet torde dock i princip få vara begränsad till svenska arbetsplatser".

För 4-8 kapitlen föreslås ingen möjlighet till undantag. När det gäller 9 kapitlet stadgas i dess första paragraf andra stycket att redaren skall anställa den som ingår i minimibesättningen och tillhör däcks- eller maskinavdelningen. Utredningen är av den uppfattningen att eftersom för befattningarna som befälhavare och radiotelegrafist uppställs krav på svenskt medborgarskap i 6 kap 1 och 2 §§ sjösäkerhetsförordningen, dessa borde få anställas av den svenske ägaren i

stället för av den utländske redaren/befraktaren vid bare-boat utchartringsfall . Den utländske bare-boat redaren/befraktaren inträder nämligen i redarens bemanningsfunktion - jfr prop. 1973:40 s. 182. Även beträffande annan personal i minimibesättningen har det gjorts gällande ett behov för den svenske ägaren av att kunna anställa sådan personal. Ägaren kan exempelvis vara mån om att skeppets maskineri drivs och underhålls på ett riktigt sätt, varför han är angelägen om att det är han som kan anställa maskinchefen. Andra situationer kan också tänkas. Därför föreslår utredningen att i denna del införs en generell dispensram inom vilken parterna kan få tillåtelse att fritt ansöka om dispens. Av dispensbeslutet bör det klart framgå vem eller vilka som givits ansvaret att anställa minimibesättningen för däcks- och maskinavdelningen. Vid prövningen måste beaktas önskemålet att arbetstagarnas beroende av var sin arbetsgivare inte får leda till brister i sjösäkerheten. Det bör dock här anmärkas att fartygsmiljöutredningen i sitt slutbetänkande Ny sjösäkerhetslag föreslagit att sjöfartsverket ges en dispensmöjlighet i bl.a. de fall som nu åsyftas (jfr betänkandet Ds K 1982:2 s. 25 respektive Ds K 1982:3 s. 106). I den lagrådsremiss som regeringen framlagt härom under år 1987 har, utöver denna dispensmöjlighet, bestämmelsen i 9 kap 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen mjukats upp även såtillvida, att minimibesättningarna i fortsättningen föreslås kunna anställas även av fartygets ägare. Genomförs denna ändring bortfaller naturligtvis vårt förslag om dispens vid bare-boat charter i denna del.

I kap 9 kap 2 och 3 §§ åläggs redaren att tillse att fartyget undergår tillsyn eller annan undersökning. Vid bare-boat utchartring bör denna skyldighet i stället kunna åvila ägaren. I den ovan nämnda lagrådsremissen har den jämkningen gjorts, att ägaren förklaras vara jämte redaren ansvarig för tillsynen. Möjligtvis kan förslaget i lagrådsremissen anses vara tillräckligt långt gående också i bare-boat chartersammanhang. När det i fortsättningen talas om ägaren avses därmed även managementbolag som har ägarens bemyndigande att företräda honom.

I fråga om reglerna i 9 kap 5 §, vilka föreskriver samverkan mellan flera arbetsgivare för att åstadkomma sunda och säkra förhållanden på fartyg, har utredningen funnit att det inte torde vara praktiskt möjligt att i bare-boat chartersituationer utanför Sverige upprätthålla detta krav såvitt gäller första och andra styckena.

Under hänvisning till vad utredningen anfört beträffande skyddsombud m.m. i 3 kap 9-11 §§, bör dispens även kunna ges från 9 kap 7-12 §§.

Vad avser ansvarsbestämmelserna i 10 kap bör ansvarsfrihet kunna föreskrivas från 2-4 §§ i den mån dispens i berörda hänseenden givits. I konsekvens med vad som tidigare föreslagits beträffande skyddsombud m.m. bör 6 § omfattas av dispensutrymmet. När det gäller 7 § bör, med hänsyn till vad vi föreslagit beträffande 9 kap 2 och 3 §§, ansvaret åligga ägaren.

Vad därefter angår sjösäkerhetsförordningen bör följande avvikelser kunna göras. Om det skulle inträffa bare-boat uthyrningar till utlandet av sådana pråmar och pontonkranar som nämns i 1 kap 2 §, bör tillsynen åvila sjöfartsverket. Ersättningsskyldigheten för kostnaderna i samband med tillsyn enligt 22 § bör kunna få åvila ägaren.

2 kap om fartygs sjövärdighet bör gälla fullt ut.

I 3 kap 17 § stadgas att redaren skall bekosta den personliga skyddsutrustningen. Det bör dock kunna föreskrivas att denna utrustning skall bekostas och tillhandahållas av ägare vid bare- boat utchartring.

Bestämmelserna i 4 kap om fartygs lastning och i 5 kap om passagerarfartyg bör gälla utan undantag.

Bestämmelserna i 6 kap om fartygs bemanning anger i 13 § allmänna regler som skall iakttas vid uppställandet av behörig-

hetskrav för minimibesättningen. Särskilda behörighetskrav får därutöver uppställas. Det anges vidare att närmare bestämmelser härom finns i förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Dessutom sägs, att om det finns särskilda skäl, får dock ställas andra krav än vad som nämns i behörighetsförordningen. Mot bakgrund härav bör vid bare-boat utchartring dispens kunna få meddelas av den myndighet som har att ge tillstånd till bare-boat utchartringen på det sätt som föreslagits. Således bör i huvudsak likvärdiga behörigheter eller specialbehörigheter kunna godtas. Här bör anmärkas att sjöfartsverket kan ge nationalitetsdispens under vissa förutsättningar enligt 6 kap 1 och 2 §§ förordningen. I första stycket av 6 kap 17 § uppställs krav på specialbehörighet för oljelasthantering, kemikalielasthantering respektive gaslasthantering för befälhavaren, maskinchefen, överstyrman, förste maskinist och varje annan person med direkt ansvar för lastning, lossning eller annan lasthantering ombord på tankfartyg för nu nämnd typ av last. I andra stycket stadgas att annan personal med särskilda arbetsuppgifter och ansvar i fråga om last och lasthantering på tankfartyg skall ha genomgått lämplig utbildning för dessa arbetsuppgifter. Även om skeppslega av tankfartyg till utlänning ej är vanligt förekommande bör, beträffande kraven på specialbehörighet i första stycket och lämplig utbildning i andra stycket, möjlighet till likvärdighetsbedömning också tillskapas.

7 kap om tillsynsförrättningar bör gälla fullt ut. 8 kap är upphävt.

9 kap innehåller regler om åligganden för redare, befälhavare m.fl. till tryggande av säkerheten. Redarens skyldigheter i 1-3 §§ bör i stället kunna åläggas ägaren. Med hänvisning till vad som tidigare anförts om skyddsombud m.m. bör undantag för sådana kunna göras i 6 §. Detsamma gäller 7-10 §§. Undantag från ansvaret att sätta upp anslag enligt 16 § bör gälla i samma mån som dispens givits från 9 kap 5 § sjösäkerhetslagen.

Bestämmelserna i 10 kap om påföljder och i 11 kap om syneförrättningar bör gälla utan dispensmöjligheter.

Utredningen har också övervägt, om förordningen (1982:892) om behörigheter för sjöpersonal borde tas upp i en lista över författningar från vilka dispens skall kunna ges. Vi har då beaktat följande.

I fråga om behörigheter och specialbehörigheter som skall anges i ett minimibesättningsbeslut samt i fråga om särskild utbildning av personal på tankfartyg finns enligt vårt förslag möjlighet att i stället godta utländsk behörighet, specialbehörighet eller utbildning. Detta möjliggörs genom våra förslag i fråga om 6 kap 13 och 17 §§ sjösäkerhetsförordningen. Härutöver innehåller förordningen om behörigheter för sjöpersonal ett fåtal självständiga behörighetskrav. Här avses 6 kap 5 §, enligt vlken regel en sjöman skall inneha lägst behörigheten jungman eller motorelev för att få uppehålla befattning i minimibesättning inom ett fartygs däcks- eller maskinavdelning. För dessa behörigheter fordras enligt 2 kap 12 och 22 §§ tre månaders däckstjänstgöring respektive tre månaders maskinrumstjänstgöring. Utredningen anser, att praktiktiden tre månader inte bör få underskridas. Vidare anser vi, att kravet i 2 kap 24 § på att radiotelegrafisten alltid skall vara fullt behörig bör gälla också vid skeppslega (möjlighet till likvärdighetsbedömning enligt den generella regeln angående 6 kap 13 § sjösäkerhetsförordningen finns dock). Några ytterligare självständiga behörighetskrav torde inte finnas i behörighetsförordningen. Även de övriga regler i denna, som kan ha betydelse för den utländska besättningen, bör enligt vår bedömning gälla. Här åsyftas t.ex. kravet i 5 kap 1 § på att innehav av behörighet eller specialbehörighet skall styrkas genom att sådana handlingar företes som visar att behörighetskraven är uppfyllda. Sammanfattningsvis anser utredningen, att behörighetsförordningen inte skall nämnas i författningslistan.

Tillstånd till delupplåtelse.

5 §

Liksom 4 § har även 5 § sin motsvarighet i de nuvarande dispensbestämmelserna genom det i dessa bestämmelser använda uttryckssättet "helt eller delvis upplåtit driften av fartyget". Bestämmelsen syftar på den typ av delupplåtelser varigenom en särskild del av fartygets drift upplåtits till självständig entreprenör. Av redaktionella skäl har bestämmelserna brutits ut till ett eget stadgande.

Registreringsbestämmelser

6 - 10 §§

Som framgår av den allmänna motiveringen föreslår vi att flaggskifte i vissa fall skall få ske vid bare-boat charter till utlänning fastän den civilrättsliga registreringen finns kvar i Sverige. Regler härom ges i 6,7 och 10 §§. Endast den offentligrättsliga registreringen påverkas.

Det är lämpligt att den handläggande myndigheten i dispens- och tillståndsärendena, dvs kommerskollegium, prövar om medgivande skall ges enligt 6 §. Kommerskollegiets beslut i registreringsfrågan skall därefter ligga till grund för sjöfartsregistrets åtgärd att anteckna förhållandet i skeppsregistret. Det bör ankomma på den sökande att hos sjöfartsregistret begära sådan anteckning.

I 7 § har införts vissa regler till skydd för fartygets panträttshavare. Där stadgas först och främst att en förutsättning för medgivande enligt 6 § skall vara inteckningshavares samtycke.

Som framgår är avsikten att tillämpningen av svensk offentligrättslig lagstiftning skall vara utesluten vid denna typ av tillfällig utflaggning. Det kan som följd härav ej heller bli aktuellt med åtal mot någon för brott mot svensk sådan

lagstiftning ombord på fartyget. I stället får förutsättas att det land till vilket skeppet uthyrs enligt sin nationella lagstiftning kan beivra brott som har samband med skeppet och dess besättning, även om brottet har begåtts i Sverige. En annan konsekvens av att fartyget tillfälligt inte skulle vara underkastat svensk offentligrättslig författning, är att kravet på befälhavarens svenska nationalitet bortfaller.

Utöver möjligheten att göra tillfälliga utflaggningar bör också finnas motsvarande inflaggningsmöjligheter. Bestämmelser om förfarandet vid sådan regleras i 8-10 §§. Här bör erinras om att enligt 1 § första stycket sjölagen sjöfartsverket får medge, att fartyg, som inte är svenskt enligt huvudregeln, ändå skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om dess drift står under avgörande svenskt inflytande eller dess ägare har fast hemvist i Sverige. Dessutom finns stadgandet i 60 § sjömanslagen, enligt vilket regeringen får förordna att den lagen helt eller delvis skall gälla även sjömän på utländskt fartyg samt stadgandet i 1 § mönstringslagen, i vilken förklaras att den lagen även gäller sjömän på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare.

Emellertid förutsätter svenska regler att ett utländskt skepp som blivit svenskt måste avföras ur "motsvarande register i sitt förutvarande hemland" för att det skall få svensk registrering. Med "motsvarande register" torde avses varje register som har sakrättslig verkan, ej register av typ svenskt båtregister. Som tidigare framgått av det refererade fallet med Europafärjan IV kom den så kallade tillfälliga offentligrättsliga inflaggningen där inte till stånd på grund av att inteckningarna fortfor att vara registrerade i Förbundsrepubliken Tyskland. Problemet liknar det man ställdes inför vid revisionen av luftfartslagstiftningen år 1985. I stället för att skapa en förteckning utformad som ett register över från utlandet inhyrda luftfartyg, inrättades där en förteckning över vilka fysiska eller juridiska personer som innehar utländska luftfartyg med nyttjanderätt, en så kallad brukarför-

teckning. Problemet skiljer sig dock från vårt genom att luftfartygets nationalitet där inte ändras. Övervägande skäl talar emellertid för att man kan bygga vidare på denna modell på sjöfartens område så att inte bara tillsynen och kontrollen av utländska inhyrda fartyg övertas av Sverige utan att de också erhåller svensk nationalitet genom tillfälligt införande i förteckning som förs i anslutning till skeppsregistret. En förteckning av detta slag vid sidan av det ordinarie skeppsregistret skulle därvid frikopplas från det senares privaträttsliga natur och således möjliggöra att inteckningarna hölls kvar i utlandet. Modellen kommer till uttryck i 8 och 9 §§. Kravet i 9 § i förslaget, om att bevis skall företes som utvisar att registreringen har upphört i den främmande staten, avser endast sådan registrering som har betydelse beträffande skeppets utländska nationalitet. Med upphörd utländsk nationalitetsregistrering jämställs här vilandeförklarad sådan.

Avsikten med utredningens förslag i 9 §, om en förteckning över inteckningar i skeppet i den främmande staten, är inte att skapa förutsättningar för att skeppet skall kunna intecknas här i riket eller att pantsättning av bare-boat charter avtalet skall kunna göras. I stället tillgodoser det den typ av krav som utländska borgenärer kommer att ställa i dessa fall, nämligen att ett omnämnande eller en hänvisning till den utländska inskrivningen av rättigheter i fartyget görs i flaggstatens register.

Beredskapsbestämmelser

11 §

Även om tillståndskravet till skeppslega i 3 § möjliggör en översikt över och kontroll av uthyrt svenskt tonnage kan därutöver en mer ingripande reglering behövas vid ett nationellt kristillstånd. Därför föreslås här införandet av en fullmaktsparagraf för regeringen vid beredskapslägen, vilken ger utrymme för meddelande av avvikande bestämmelser i ämnet. Ett exempel på vilka föreskrifter det kan bli fråga om utgör lag (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upp-

låtelse av fartyg m.m., vars 2-4 §§ kan träda i tillämpning efter regeringens förordnande vid krigsfara eller liknande förhållanden.

Överklaganden

13 §

Nuvarande särskilda bestämmelser om dispens från tillämpningen av svensk lag vid bare-boat uthyrning av svenskt fartyg har endast när det gäller anställningstillståndskungörelsen förenats med besvärsbestämmelse; besvären skall i det fallet föras hos regeringen. Enligt anställningstillståndskungörelsen är det i sådana ärenden arbetsmarknadsstyrelsen som beslutar i första instans medan dispensprövningen enligt såväl sjömanslagen som mönstringslagen görs av regeringen som enda instans. Beträffande kommerskollegiums tillståndsprövning enligt lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg är möjligheten att överklaga till regeringen ej inskränkt.

Utformningen av besvärsbestämmelserna i 13 § förslaget har gjorts i överensstämmelse med de riktlinjer som riksdagen godkänt vid utformningen av besvärsregler i nya ärendegrupper (jfr prop. 1983/84:120 och KU 1983/84:23 - se även prop. 1985/86:80 s. 50 f). Enligt dessa riktlinjer är avsikten att regeringen i möjligaste mån skall avlastas ärenden som inte kräver ett ställningstagande från regeringen som politiskt organ. Således har utredningen föreslagit att de beslut som fattats enligt den föreslagna lagen inte får överklagas. Visserligen uttalas i riktlinjerna, att en förutsättning för ett sådant fullföljdsförbud normalt bör vara, att de ärenden som stannar under regeringsnivån kan prövas i två instanser. Kravet på snabbhet i handläggningen av de ärenden det här är fråga om är dock så uttalat att denna förutsättning bör få vika. Rättssäkerheten är för den skull inte åsidosatt. För att regeringen inte skall betas bestämmandemöjligheten i politiskt känsliga ärenden och möjligheten att styra praxis, har föreslagits den ordningen, att regeringen får förordna att myndigheten skall hänskjuta ärendet till regeringen i

vissa fall som närmare skall framgå av förordningen. Det föreslagna förfarandet ansluter till det som för närvarande tillämpas hos kommerskollegiet i ärenden enligt lagen om tillstånd till fartygsöverlåtelse.

För att närmare utforma detta s.k. underställningsförfarande måste ställning tas till funktionen och uppbyggnaden av det organ som har att pröva de ärenden som vårt förslag föranleder. Utredningen har därvid gjort följande överväganden.

Som förut nämnts i den allmänna motiveringen har utredningen kommit fram till att organet bör vara partssammansatt och att det organisatoriskt skall knytas till kommerskollegium. Liksom för närvarande är fallet i den samrådsgrupp som hörs i ärenden enligt tillståndslagen för överlåtelse av fartyg, bör redarnas och de ombordanställdas organisationer vara företrädda däri. Eftersom ärendena kan komma att röra både arbetsmarknads- och sjöfartsfrågor bör såväl arbetsmarknadsstyrelsen som sjöfartsverket också vara representerade. Enligt nuvarande ordning vid prövning av tillstånd till fartygsöverlåtelser skall kommerskollegiet samråda med riksbanken. Om nu gällande valutareglering på området kommer att kvarstå, bör naturligtvis samrådet med riksbanken fortsätta såvitt avser ärenden om fartygsöverlåtelser. Under den förutsättningen bör sådant samråd även ske i skeppslegofall med köpoption. Samrådet med riksbanken kan i så fall lämpligen ske genom att riksbanken företräds i det partssammansatta organet. Skulle en avreglering däremot ske i detta avseende bortfaller naturligtvis behovet av samråd med riksbanken.

Till kommerskollegiet är enligt förordningen (1985:604) med instruktion för kollegiet knutet en rad rådgivande organ alltifrån ett handelspolitiskt råd, CECA-nämnd beträffande prisbestämmelser i avtalet med kol- och stålunionen och rådgivande nämnd beträffande auktorisation av tolkar och översättare. Organen kan bestå av kollegiets generaldirektör eller ett kommerseråd som ordförande samt ett antal ledamöter. Organet har enbart rådgivande funktioner och besluten i de

löpande ärendena fattas i kommerskollegiets namn av dess styrelse eller av generaldirektören eller hans ställföreträdare enligt kollegiets instruktion och arbetsordning. Kommerskollegiums handläggning beträffande tillstånd till fartygsöverlåtelse regleras däremot på annan plats, nämligen i förordningen (1977:495). Enligt denna förordning ska i vissa fall kommerskollegium inte fatta beslut i ärendet utan i stället underställa det regeringens prövning. Så skall förfaras bl.a. då de ombordanställdas organisationer har motsatt sig att tillstånd meddelas. Dessa organisationer har med andra ord en sorts vetorätt. Utredningens huvudförslag utgår från att tillståndslagen för överlåtelse av fartyg skall sammanföras med bestämmelserna om tillstånd till skeppslega och att nämnda vetorätt skall utvidgas till att avse även skeppslegofallen. Med hänsyn härtill och då det informella samrådsförfarande som sker vid prövningen av ärendena enligt denna lag synes ha fungerat väl, kan det finnas anledning att "institutionalisera" detta samrådsförfarande. En reglering av ett för detta ändamål partssammansatt organs uppbyggnad och funktion bör därför intas i kollegiets instruktion. Organets funktion bör vara handläggande, ej rådgivande. Liksom för närvarande är fallet bör dock kommerskollegiets handläggningsförfarande i dessa och de nytillkomna ärendena regleras i en förordning till överlåtelse- och skeppslegolagen, ej i kollegiets instruktion.

De situationer, i vilka underställning skall ske, bör anknyta till dem som för närvarande gäller enligt förordningen om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Således föreslås att kommerskollegium i både överlåtelse- och skeppslegoupplåtelsefall skall vidta underställelse 1. om ärendet bedöms ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd och 2. om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig att tillstånd meddelas. De för överlåtelsefallen artskilda skälen för underställning, som gäller när statligt stöd har utgått i form av lån, rederistöd eller liknande, bör kvarstå i dessa ärenden.

Ansvarsbestämmelser m.m.

14 §
Sker överlåtelse av fartyg i strid mot bestämmelserna i nuvarande överlåtelselag från år 1977 skall föreskrifterna i 4, 5 och 7 §§ lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m. äga motsvarande tillämpning. I stället för denna vidarehänvisning har i 14 § i förslaget införts motsvarande regler i redaktionellt omarbetad form.

Övergångsbestämmelser

Lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg är som förut nämnts tidsbegränsad. Den äger för närvarande giltighet t.o.m. utgången av år 1989. För det fall ny lagstiftning, grundad på vårt förslag, införs innan denna period gått till ända, bör det föreskrivas att 1977 års lag upphör att gälla.

11.2 Förordningen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Förordningen bygger på nuvarande förordningen (1977:495) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, vilken den avses ersätta. I förordningen har angivits vilka av de av regeringen utfärdade författningarna som kan medges undantag från vid skeppslega till utlänning. Bestämmelsen i 4 § härrör från stadgandet i 8 § anställningstillståndskungörelsen.

11.3 Förslag till alternativa lydelser av lag och förordning om upplåtelse av skepp i vissa fall

Såsom angivits under 10.4 har utredningen framlagt förslag till två tekniska lösningar såvitt avser lagtextutformningen.

Den härunder föreslagna alternativa lagtexten och det under 1.4 alternativa förslaget till förordning utgår således från att någon samordning med nuvarande utflaggningsregler ej kommer till stånd. Författningstexten har, förutom att reglerna om överlåtelse utmönstrats, endast justerats i redaktionellt avseende. Motsvarigheten till 2 § i den alternativa lydelsen av lagen återfinns i 3 § i lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall under 1.1. Vid en jämförelse av paragraferna framgår att det andra stycket i 3 § fattas i den alternativa lydelsen. Enligt det andra stycket skulle, vid tidpunkten för tillståndsgivningen till bare-boat utchartring, besked kunna lämnas av den prövande myndigheten om huruvida det då även fanns förutsättningar att få tillstånd till överlåtelse av skeppet till utlänning. Utredningen har ansett att en bestämmelse om sådant "förhandsbesked" inte kan inordnas i det alternativa lagförslaget. För det fall att den nuvarande "flagglagen" kommer att fortsätta att gälla, bör en regel om "förhandsbesked" i dessa fall intas i den lagen. Om å andra sidan "flagglagen" upphör att gälla i och med utgången av år 1989, kvarstår inget behov av "förhandsbesked" i dessa fall.

11.4 Sjölagen

Ändringarna i sjölagen inskränker sig, förutom vissa mindre ändringar, till att hänvisningar görs till de särskilda bestämmelserna om skeppslega som finns i lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

Såsom framgår av 1 § första stycket i nu gällande och i föreslagen lydelse, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket medge att "annat fartyg", vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Enligt denna regel, såsom den numera tolkas, kan ett av svensk redare bare-boat inhyrt men utlandsägt fartyg förklaras vara svenskt, och medgivandet görs av sjöfartsverket. Fartyget kommer såsom infört

i skeppsregistret att kunna intecknas i Sverige. I 10.2.2 har utredningen anfört, att denna regel bör finnas kvar.

Om bare-boat inhyrningen avser ett utlandsägt skepp, som uppfyller kraven i den föreslagna lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall, kan skeppet enligt utredningens förslag erhålla svensk nationalitet också efter medgivande av kommerskollegium, genom att det antecknas i skeppslegoförteckningen. Skeppet kan då inte intecknas i Sverige.

11.5 Fartygsregisterförordningen.

Utredningen föreslår att ett nytt kapitel införs i fartygsregisterförordningen efter reglerna om skeppsbyggnadsregistret i 3 kap men före reglerna om båtregistret i nuvarande 4 kap. I det nya kapitlet föreslås regler om den skeppslegoförteckning som bör föras över de skepp som, med kommerskollegiums godkännande, tillfälligt flaggats in på bare-boat basis till Sverige. Utredningen har funnit att kapitlet bör kunna utformas på ett liknande sätt som kapitlen om skepps-, skeppsbyggnads- och båtregistren. Beträffande de svenska skepp, för vilka givits kommerskollegiums tillstånd att tillfälligt skifta till utländsk flagg vid bare-boat charter, har regler föreslagits i två nya paragrafer, 2 kap 17 och 18 §§. Den anteckning om vilandeförklaring som omtalas i 2 kap 17 § bör kunna införas på samma sätt som övriga anteckningar i skeppsregistret enligt 2 kap 9 §.

11.6 Sjömanslagen, mönstringslagen och anställningstillståndskungörelsen.

Dispensbestämmlserna i 59 § sjömanslagen, 4 § mönstringslagen och 7 § anställningstillståndskungörelsen föreslås bli ersatta med centrala dispensbestämmelser. I respektive paragraf i sjömanslagen och mönstringslagen görs hänvisning till dessa särskilda dispensregler. Den nuvarande dispensbestämmelsen i anställningstillståndskungörelsen föreslås upphävd.

Vidarehänvisningen görs där i stället genom ett tillägg till 1 § kungörelsen.

11.7 Kommerskollegiums instruktion.

Utredningen anser att en reglering av sammansättningen i den nämnd, i vilken samrådsförfarande skall äga rum vid behandlingen av frågor enligt förordningen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall, lämpligen bör kunna inordnas som en 14 a § i kollegiets instruktion. Utredningens närmare överväganden om detta samrådsorgan redogörs för i specialmotiveringen till 13 § lagen om överlåtelse och upplåtelse av skepp i vissa fall.

12. SÄRSKILDA YTTRANDEN

12.1 Särskilt yttrande av experterna Nils-Börje Andersson, Christer Lindvall och Christer Themnér

I de allmänna synpunkter som de sjöfackliga organisationerna anfört i kap 7.2 har visats på allvarliga negativa konsekvenser med nuvarande generösa dispensgivning från svensk lagstiftning när svenskt fartyg bare-boat chartras till utlänning. Betänkandet innehåller inga förslag som tar hänsyn till dessa synpunkter. I stället föreslås utökade möjligheter till dispens från svensk lagstiftning och i vissa fall även möjlighet till flaggskifte.

Med hänsyn till vad ovan anförts kan vi inte ställa oss bakom de sjöfartspolitiska ställningstaganden som de föreslagna tekniska lösningarna i betänkandet vilar på.

Vad gäller den tidsbegränsade överlåtelselagen föreslås i utredningen ingen ändring av det sakliga innehållet. Vi anser att överlåtelselagen bör permanentas, eftersom denna lag f.n. är den enda som förhindrar en i det närmaste total flaggflykt från Sverige.

12.2 Särskilt yttrande av experten Per Persson

Skeppslegoutredningen tillkallades 1985 för att utreda frågor med anknytning till bare-boat charter över gränserna. Utredningen har sedermera fått i uppdrag att överväga, om reglerna för överlåtelse och upplåtelse skall behandlas i samma lagstiftning. Huvudavsikten med utredningen har varit att lösa de tekniska problem, som uppkommit vid bare-boat charter som befraktningsform och tekniskt sammanföra upplåtelse- och överlåtelsefrågorna i samma lag.

Sedan utredningen tillsattes, har stora förändringar skett ifråga om den svenska sjöfartsnäringens förutsättningar att

utveckla sin verksamhet under svensk flagg. Dessa förändringar sammanhänger i hög grad med att man i det ena traditionella sjöfartslandet efter andra vidtagit olika sjöfartspolitiska åtgärder för att stärka konkurrenskraften för sjöfart under egen nationell flagg. Det mest närliggande exemplet på detta är beslutet i Norge att inrätta ett norskt internationellt fartygsregister fr.o.m. den 1 juli 1987.

Med hänvisning till denna utveckling är det nödvändigt, att sjöfartspolitiska åtgärder av motsvarande slag även vidtas i Sverige. Redareföreningen och även de fackliga organisationerna har i andra sammanhang lämnat förslag till olika åtgärder men har ännu inte fått något gehör för dessa från statsmakternas sida. Eftersom Bare-boat-institutet kan utnyttjas i samma syfte som de förslag till sjöfartspolitiska åtgärder, som framförts i andra sammanhang och eftersom statsmakterna inte tagit ställning till dessa, är det nödvändigt, att Bare-boat-institutet prövas från allmänna sjöfartspolitiska utgångspunkter.

Som ett utslag av en sjöfartspolitisk inriktning bör utredningsmannen föreslå, att överlåtelselagen omgående avskaffas.

Utredningsmannens förslag bör vidare ha en inriktning, som gör det möjligt att via villkoren för bare-boat charter till utlandet uppnå nödvändiga kostnadsreduktioner ner mot den nivå, som gäller för internationella eller s.k. öppna register.

Om det inte vidtas sjöfartspolitiska åtgärder i Sverige, som motsvarar dem som vidtas i exempelvis Norge, kommer resultatet att bli en omfattande reduktion av det svenskflaggade tonnaget. Både ur allmän synpunkt och av beredskapsskäl måste ett arrangemang med bare-boat charter till utlandet, där arbetskraften ombord anställs på internationellt etablerade nivåer, vara att föredra framför en sådan utveckling.

De av utredningsmannen föreslagna tekniska förändringarna bör, mot bakgrund av vad som ovan anförs, inte framläggas eller bli föremål för beslut, innan bare-boat frågan också prövats från allmänna sjöfartspolitiska utgångspunkter. Jag instämmer i de föreslagna tekniska förändringarna men kan inte godta, att de fackliga organisationerna tillerkänns vetorätt i den samrådsgrupp, som ingår i utredningsmannens förslag.

Statens offentliga utredningar 1987

Kronologisk förteckning

1. Otillbörlig efterbildning. Ju.
2. Dödsboägande och samägande av jordbruksfastighet m. m. Ju.
3. Långtidsutredningen '87. Fi.
4. En ny kyrkolag. Del 1. C.
5. En ny kyrkolag. Del 2. C.
6. Folkstyrelsens villkor. Ju.
7. Barnets rätt. Ju.
8. Svenska försvarsindustrins utlandsverksamhet. Ud.
9. Det svenska totalförsvaret inför 90-talet. Fö.
10. Indrivningslag m. m. Fi.
11. Skydd för det väntande barnet. Ju.
12. Legitimation för vissa kiropraktorer. S.
13. Översyn av rättegångsbalken 3. Ju.
14. Mordet på Olof Palme. Ju.
15. Miljöskadefond. Me.
16. Begravningslag. C.
17. Franchising. Ju.
18. Internationella familjerättsfrågor. Ju.
19. Varannan damernas. A.
20. Läkemedel och hälsa. S.
21. Äldreomsorg i utveckling. S.
22. Missbrukarna Socialtjänsten och Tvånget. S.
23. Medicinteknisk säkerhet. S.
24. Produktsäkerhetslag. Fi.
25. Ökat kommunalt väghållningsansvar. K.
26. Enskilda vägar. K.
27. Skeppslega till utlänning. Tillstånd, dispenser, flaggskifte. K.

Statens offentliga utredningar 1987

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet
Otillbörlig efterbildning. [1]
Dödsboägande och samägande av jordbruksfastighet m. m. [2]
Folkstyrelsens villkor. [6]
Barnets rätt. [7]
Skydd för det väntande barnet. [11]
Översyn av rättegångsbalken 3. [13]
Mordet på Olof Palme. [14]
Franchising. [17]
Internationella familjerättsfrågor [18]

Utrikesdepartementet
Svenska försvarsindustrins utlandsverksamhet. [8]

Försvarsdepartementet
Det svenska totalförsvaret inför 90-talet. [9]

Socialdepartementet
Legitimation för vissa kiropraktorer. [12]
Läkemedel och hälsa. [20]
Äldreomsorg i utveckling. [21]
Missbrukarna Socialtjänsten och Tvånget. [22]
Medicinteknisk säkerhet. [23]

Kommunikationsdepartementet
Ökat kommunalt väghållningsansvar. [25]
Enskilda vägar. [26]
Skeppslega till utlänning. Tillstånd, dispenser, flaggskifte. [27]

Finansdepartementet
Långtidsutredningen '87. [3]
Indrivningslag m. m. [10]
Produktsäkerhetslag. [24]

Miljö- och Energidepartementet
Miljöskadefond. [15]

Arbetsmarknadsdepartementet
Varannan damernas. [19]

Civildepartementet
En ny kyrkolag m. m. Del 1. [4]
En ny kyrkolag m. m. Del 2. [5]
Begravningslag. [16]

KUNGL. BIBL.
1987-08-11
STOCKHOLM

ALLMÄNNA FÖRLAGET

ISBN 91-38-10000-2
ISSN 0375-250X