

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 1 kap. i sjölagen och fartygsregisterlagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att sjölagen och fartygsregisterlagen ändras.

Till sjölagen ska enligt propositionen fogas bestämmelser om att ett utländskt fartyg som är infört i ett utländskt fartygsregister och som hyrs utan besättning till Finland kan godkännas som finskt för en viss tid och registreras i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Fartyget är i så fall i fråga om ägande infört i en annan stats fartygsregister och i fråga om användning i ett register i Finland. Fartyget för finsk flagg under den tid som det är godkänt som finskt. Transport- och kommunikationsverket fattar beslut om ett fartyg ska godkännas som finskt. En förutsättning för godkännande ska bland annat vara att fartygets drift leds och kontrolleras från Finland och att fartygets ägare och in-tecknings- och panthavare skriftligen har samtyckt till att fartyget registreras i Finland. Fartygets befraktare ska vara finsk medborgare eller en finsk juridisk person eller medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en juridisk person vars stadge-enliga säte, centralförvaltning eller huvudkontor finns inom Europeiska samarbetsområdet. Att ett fartyg godkänns som finskt förutsätter också ett skriftligt tillstånd att registerara fartyget i Finland från registermyndigheten i den stat där fartyget är registrerat i fråga om ägande.

På grund av de ändringar som görs i sjölagen ska också fartygsregisterlagen ändras.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft våren 2021.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2.1 Ett fartygs nationalitet och registrering enligt internationell rätt	3
2.2 Registrering av äganderätten till ett fartyg och rätten att använda fartyget i olika stater, dvs dubbelregistrering	4
2.3 Lagstiftningen i Finland.....	5
2.4 Bedömning av nuläget.....	6
3 Målsättning.....	10
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	11
4.1 De viktigaste förslagen.....	11
4.2 Huvudsakliga konsekvenserna.....	11
5 Alternativa handlingsvägar.....	15
5.1 Alternativen och deras konsekvenser.....	15
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	15
6 Remissvar	20
6.1 Inledning	20
6.2 Den antagna genomförandemodellen.....	20
6.3 Försörjningsberedskapsaspekter	21
6.4 Ändringsförslagen i övrigt	22
7 Specialmotivering.....	23
7.1 Sjölagen.....	23
7.2 Fartygsregisterlagen	28
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	28
9 Ikraftträdande.....	28
10 Verkställighet och uppföljning	28
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	29
LAGFÖRSLAG	31
1. Lag om ändring av 1 kap. i sjölagen	31
2. Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	34
BILAGOR.....	36
PARALLELLEXTER	36
1. Lag om ändring av 1 kap. i sjölagen	36
2. Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	41

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Användningen av bareboat-befraktning förekommer allmänt internationellt inom rederiverksamheten och har ökat under de senaste åren. Med bareboat-befraktning avses ett avtal genom vilket ägaren till ett fartyg hyr ut fartyget utan besättning till befraftaren. Befraftaren betalar bareboat-hyra till fartygets ägare och bemannar och utrustar fartyget på egen bekostnad. Befraftaren ansvarar för den kommersiella och nautiska driften av fartyget, det vill säga fungerar som redare. Bareboat-befraktning skapar flexibilitet i den internationellt starkt konkurrensutsatta rederiverksamheten. Bareboat-befraktning gör det möjligt att snabbt ta i bruk fartyg när efterfrågan på transporttjänster ökar och underlättar också ordnandet av ersättande fartyg under dockningsperioder. Bareboat-befraktning gör det också möjligt för redare att effektivare planera användningen av sin flotta i långa befraktningsavtal och att i högre grad utnyttja internationella finansieringsmöjligheter vid anskaffningen av nya fartyg. Enligt den gällande sjölagen (674/1994) är det redan möjligt att godkänna ett bareboat-fartyg som finskt och registrera det i Finland, men en förutsättning är alltid enligt sjölagen att fartyget har avförts ur fartygsregistret i den andra staten för den tid som fartyget är infört i ett register i Finland på grundval av ett bareboat-avtal. Att avföra ett fartyg ur ett ägarregistret i en annan stat är dock inte alltid möjligt till exempel på grund av företagsbeskattningen. I så fall kan fartyget inte föra finsk flagg enligt den gällande sjölagen.

Propositionen har också samband med statsrådets principbeslut om riktlinjer för Finlands havspolitik där ett av fokusområdena är att trygga en globalt konkurrenskraftig sjöfartsnäring i Finland.

1.2 Beredning

Regeringens proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Utkastet till propositionen har behandlats i delegationen för sjömansärenden som arbetar i anslutning till arbets- och näringsministeriet. Delegationens medlemmar företräder arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet samt sjöfartsnäringens arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. Under beredningen gjordes också en Webropol-enkät bland rederier, arbetstagarorganisationer och andra grupper inom sjöfarten om deras synpunkter på dubbelregistreringsmöjligheten, konsekvenserna för branschen och rederiföretagens intresse för arrangemanget.

Beredningsmaterialet är offentligt tillgängligt på statsrådets webbplats.

Länk till statsrådets webbplats och projektinformation valtioneuvosto.fi/sv/projekt, identifieringskoden är LVM015:00/2020

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Ett fartygs nationalitet och registrering enligt internationell rätt

I internationell sjöfart ska ett fartyg alltid ha en stats nationalitet och som ett tecken på detta föra denna stats flagg. Nationaliteten bestämmer fartygets rättsliga ställning både i hemlandet och i utlandet. Enligt 1982 års havsrättskonvention (FördrS 50/1996) får ett fartyg föra endast

en stats flagg. Finland är part i havsrättskonventionen. Det traditionella nationella fartygsregistret grundar sig på artikel 91 i havsrättskonventionen, enligt vilken en stat ska bestämma villkor för registrering av fartyg inom dess territorium och villkor för beviljande av rätt för fartyg att föra statens flagg. En grundläggande förutsättning är att det råder ett verkligt samband mellan staten och fartyget. Flaggstaten ska enligt artikel 94 i havsrättskonventionen med avseende på administrativa, tekniska och sociala frågor utöva faktisk jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg.

2.2 Registrering av äganderätten till ett fartyg och rätten att använda fartyget i olika stater, dvs dubbelregistrering

Arrangemanget när ett fartyg som befraktas utan besättning, registreras i fråga om ägande i en stats register (*ägarregister*) och i fråga om användning i en annan stats register (*användningsregister*), kallas internationellt för bareboat-befraktningsregistrering (*bareboat charter registration*). I Finland används uttrycket dubbelregistrering. Ett fartyg som registrerats på grundval av ett bareboat-avtal har den stats nationalitet och för den stats flagg där användningsregistret förs (*användningsregisterstat*). När det gäller offentligrättslig reglering och folkrätt lyder fartyget i regel under flaggstatens jurisdiktion, och fartyget följer den aktuella statens lagstiftning till exempel i fråga om lagstiftning som gäller arbete och besättning samt fartygssäkerhet och skydd av havsmiljön. I fråga om ägande är fartyget fortsättningsvis registrerat i fartygsregistret i uthyrarens hemland. I regel behandlas fartyget enligt denna stats bestämmelser till exempel när det gäller fartygsinteckning eller företagsbeskattning.

Det har inte utvecklats något enhetligt internationellt system för dubbelregistrering. Vissa bestämmelser ingår dock i Förenta nationernas konventionen om villkor för fartygs registrering (*United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*), som antogs 1986 vid FNs konferens för handel och utveckling (UNCTAD), samt i 1993 års konvention om panträtt i fartyg och fartygsinteckning (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages*). Registreringskonventionen från 1986 innehåller bestämmelser som gör det möjligt att registrera fartyg i en annan stats fartygsregister på grundval av bareboat-avtal samtidigt som fartyget fortsättningsvis är registrerat i fartygsregistret i ägarens hemland. I konventionen om sjöpanträtt och fartygsinteckning bestäms hur inteckningar ska behandlas vid dubbelregistrering. Utgångspunkten är att inteckningar behandlas enligt lagstiftningen i fartygets ägares hemland. Ingen av de nämnda konventionerna har trätt i kraft internationellt.

Det finns dock några drag som är gemensamma i lagstiftningen i de stater som godkänner dubbelregistrering av fartyg:

- 1) arrangemanget måste vara godkänt både i ägarregisterstaten och användningsregisterstaten,
- 2) registreringen av ett fartyg i ett användningsregister på grundval av ett bareboat-avtal godkänns endast för en viss tid,
- 3) användningsregistret utfärdar ett nationalitetscertifikat eller motsvarande handling och den aktuella staten ska övervaka att administrativa och sociala bestämmelser följs bland annat när det gäller sjösäkerhet och arbetsförhållanden.

I avsnitt 5.2 redogörs närmare för lagstiftningen i några länder.

2.3 Lagstiftningen i Finland

I Finland föreskrivs om registrering av fartyg och fartygs nationalitet i sjölagen. I fartygsregisterlagen (512/1993) finns närmare bestämmelser om registreringen. Enligt sjölagens 1 kap. 1 § är ett fartyg finskt och berättigat att föra finsk flagg om mer än sextio procent av fartyget ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer. Också ett fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kan godkännas som finskt om de förutsättningar som det föreskrivs om i 1 kap. 1 § 2 mom. i sjölagen föreligger. Förutsättningarna är bland annat att denna person eller juridiska person 1) äger mer än 60 procent av fartyget, 2) att fartygets drift leds och kontrolleras från Finland och 3) att fartygets ägare, ifall ägaren inte ansvarar för fartyget i enlighet med 2 punkten, för skötseln av denna uppgift utser ett ombud som har sin stadigvarande hemkommun och bostad i Finland.

Vidare kan Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som ägs av en medborgare eller juridisk person från en annan stat än en stat som hör till EES som finskt när vissa förutsättningar som det föreskrivs om i 1 kap. 1 § 4 mom. i sjölagen föreligger. Förutsättningar är bland annat att

- 1) det utifrån fartygets ägande, förvaltnings-, kreditgivnings- och befraktningsförhållanden tillförlitligt kan konstateras att fartygets drift står under ett avgörande finskt inflytande,
- 2) fartyget uppfyller de krav som ställs på nya fartyg i bestämmelserna om fartygs säkerhet, och
- 3) registreringen av fartyget bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.

Utöver detta förutsätts att fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid som det infört i fartygsregistret i Finland. Ett fartyg som har införts i registret i Finland med stöd av 1 kap. 1 § 2 eller 4 mom. i sjölagen betraktas som finskt och finsk lag tillämpas på fartyget.

Bestämmelserna i sjölagen tillåter alltså inte att ett finskt eller utländskt fartyg registreras i Finland så att äganderätt och användningsrätt är registrerade i olika stater.

Enligt sjölagens 1 kap. 2 § ska ett finskt fartyg som används i handelssjöfart vara infört i trafik- och transportregistret i enlighet med lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland i enlighet med fartygsregisterlagen. Enligt fartygsregisterlagen ska finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa införas i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

Ett i Finland registrerat handelsfartyg kan också skrivas in i handelsfartygsförteckningen. Ifall ett fartyg är inskrivet i handelsfartygsförteckningen är fartyget berättigat till det stöd som är avsett för att förbättra konkurrenskraften med avseende på bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport. Om det stöd som beviljas rederier och som indirekt sänker personalkostnaderna (*bemanningsstöd*) föreskrivs i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007, *lagen om bemanningsstöd*). Finland har notifierat kommissionen om stödprogrammet och kommissionens beslut SA. 35110 (2012/N) tillämpas på stödet. Den nuvarande lagen om bemanningsstöd gäller sedan 2008. Ett villkor för stödet är att fartyget är inskrivet i den handelsfartygsförteckning som avses i lagen och att fartyget under stödåret huvudsakligen använts i sådan sjöfart som berättigar till stödet. Som stöd återbärs till rederierna skatter och vissa av arbetsgivarens lönebikostnader som hänför sig till

RP 9/2021 rd

sjöarbetsinkomsten, och syftet är huvudsakligen att återbetala stödberättigade skatter och socialförsäkringsavgifter till arbetsgivaren. Stödelementen som återbetalas för allmänt skattskyldigas sjöarbetsinkomst är följande: förskottsinnehållningen på sjöarbetsinkomsten, arbetsgivarens andel av sjömanspensionsavgiften och arbetsgivarens andel av olycksfallsförsäkringsavgiften. För andra begränsat skattskyldiga, det vill säga källskattskyldiga sjöanställda är stödets stödelement källskatten på löneinkomsten och arbetsgivarens sjukförsäkringsavgift. I praktiken återbetalas de arbetsgivarandelar av personalkostnaderna som de som ansöker om stödet har betalat till staten, Sjömanspensionskassan och försäkringsbolagen. I stöd återbetalas endast sådana skatter och andra arbetsgivaravgifter som först har betalats till Finland.

2.4 Bedömning av nuläget

Sjöfartsbranschen i Finland består av över 300 olika företag av olika typ och storlek, av vilka de flesta bedriver sjöfart med fartyg i kust- och havstrafik och passagerartrafik och transport av gods till havs, och en liten del är verksamma på insjöarna. Passagerarfärjorna och lastfartygen som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen står för cirka två tredjedelar av branschens omsättning på 2,5–2,7 miljarder euro. Det finns några stora företag som är verksamma inom internationell handelssjöfart. De flesta är små och medelstora företag. Under de senaste åren har det inte skett några märkbara förändringar i branschens storlek. Storleken påverkas av hur efterfrågan på transport av passagerare, fordon och gods utvecklas och de finska rederiernas konkurrenskraft och den internationella omvärlden. Branschen har i sin helhet gått med vinst under de senaste åren.

Ekonomiska nyckeltal för sjöfartsbranschen, 1 000 euro (Statistikcentralen)

	Företag	Omsättning	Räkenskapsårets resultat
2013	332	2 680 640	-3 529
2014	333	2 632 642	78 319
2015	319	2 644 987	135 074
2016	313	2 504 810	132 673
2017	331	2 603 291	120 046
2018	314	2 560 803	144 353

Finskflaggade fartyg transporterade cirka 33 procent av de över hundra miljoner ton gods som transporterades via finska hamnar 2018–2019 (inkluderar Finlands egen import och export samt Rysslands transittransport). Marknadsandelarna förändras beroende på konkurrensen på transportmarknaden. Dessutom påverkas andelarna av rederiernas val av registreringsland för fartygen. Vilket i sin tur kan påverkas av att rederier är utlandsägda och har företagsverksamhet också i andra länder. De finska fartygens marknadsandel var cirka 40 procent 2000, och sjönk under 30 procent 2011. När det gäller import är de finska fartygens marknadsandel av sjötransporterna nästan hälften, men när det gäller export har andelen sjunkit till ungefär 20 procent.

Utrikes sjötransporter, 1970-2019 (Transport- och kommunikationsverket)

Import	Export	Totalt
--------	--------	--------

RP 9/2021 rd

	ton	Finska far- tyg, %	ton	Finska far- tyg, %	ton	Finska fartyg, %
2000	41 092 776	47,2	39 502 576	32,8	80 595 352	40,1
2010	51 487 514	41,1	41 786 412	17,9	93 273 926	30,7
2011	54 226 497	38,0	44 282 012	17,6	98 508 509	28,8
2012	48 707 561	41,0	44 520 328	19,1	93 227 889	30,5
2013	49 308 033	45,3	47 049 102	21,7	96 357 135	33,8
2014	47 956 412	43,5	48 191 664	22,5	96 148 076	33,0
2015	44 492 479	40,9	44 676 348	20,5	89 168 827	30,7
2016	46 805 424	44,7	48 387 602	20,9	94 885 654	32,6
2017	47 294 813	46,6	51 482 940	22,2	98 777 753	33,9
2018	50 857 566	44,3	52 921 521	21,7	103 779 087	32,8
2019	47 983 083	45,9	53 305 328	20,1	101 288 411	33,0

Den egentliga finska handelsflottan (alla över 15 meter långa fartyg) består sammanlagt av nästan 700 fartyg. Finskflaggade fartyg som sköter utrikes sjötransporter hör till handelsfartygsförteckningen. År 2002 när antalet var som störst uppgick antalet fartyg i handelsfartygsförteckningen till 129. I april 2020 var antalet 114 fartyg. Fartygsbeståndet är mångsidigt och består av fartyg i passagerartrafik och godstrafik. Antalet olika fartygstyper varierar från år till år. Antalet tankfartyg har minskat betydligt och det finns inte längre några containerfartyg i förteckningen. Antalet lastfartyg varierar mer från år till år än antalet fartyg i passagerartrafik. Den ekonomiska krisen 2020 kan påverka antalet fartyg som för finsk flagg i och med att rederierna anpassar sin verksamhet till förändringarna i omvärlden, bland annat resebegränsningarna och de minskande fraktvolymerna. Också ändrad lagstiftning i andra länder, ändringar i bestämmelser som gäller beskattning, statsunderstöd och besättning påverkar registerbyten och rederiföretagens internationella företagsarrangemang.

Utöver fartygen i handelsfartygsförteckningen har rederibolagen som är verksamma i Finland ett stort antal fartyg i utländska register. I Sjöfartsverkets sista publicerade statistik från 2008 över ro-ro-, torrlast-, tank- och passagerarfartyg i finska rederiers ägo var över 50 fartyg i utländskt register. Årligen hyrs också ett stort antal bareboat-fartyg från utlandet och används i finsk handelssjöfart. 2008 fanns det närmare hundra sådana ro-ro- och tankfartyg. En större marknadsandel av den finska handelssjöfarten är alltså i praktiken i finska händer än ovan angavs. Samtidigt är några av rederiföretagen som är verksamma i Finland helt eller delvis i utländsk ägo.

Fartyg i handelsfartygsförteckningen i Finland vid årets slut (Transport- och kommunikationsverket /Statistikcentralen).

År	Antal	Passa- gerar- fartyg	Ro-ro- passage- rarfartyg	Ro-ro- lastfar- tyg	Bulk- fartyg	Andra torr- lastfartyg	Contai- ner-far- tyg	Tank- fartyg	Öv- riga
2000	106	0	0	38	7	31	0	16	14
2001	110	1	0	34	8	34	0	16	17

RP 9/2021 rd

2002	129	2	14	34	9	37	1	15	17
2003	121	2	12	29	9	37	1	14	17
2004	119	3	12	30	8	35	1	12	18
2005	115	3	14	29	8	30	1	12	18
2006	109	3	13	26	8	29	1	8	21
2007	115	3	13	28	7	30	3	10	21
2008	120	3	12	31	7	36	0	11	20
2010	113	2	11	31	2	36	0	11	20
2015	105	1	14	34	4	28	0	6	18
2016	107	1	14	34	5	29	0	6	18
2017	110	1	13	31	5	31	0	7	22
2018	118	1	14	30	6	38	0	7	22
2019	116	1	15	29	5	38	0	7	21
2020/04	114	1	15	29	5	36	0	7	21

Finskt arbete till sjöss på finska fartyg och arbete som utförs av finska sjömän på utländska fartyg uppgår årligen till cirka 6 800 årsverken. I siffran ingår 12–15 procent arbete till sjöss som utförs av utländska sjömän. Fartygens sjöpersonal uppgår samtidigt under vinterperioden till nästan tretusen personer och under sommarperioden till närmare fyra tusen personer. Under ett år arbetar över 9 000 personer på fartygen. Volymen finskt arbete till sjöss har minskat något under 2000-talet. Det är bland annat en följd av effektivisering och bemanningsbestämmelser. Volymen finskt arbete till sjöss påverkas i framtiden av om det kommer att finnas arbetstillfällen samt av sjöyrkenas dragningskraft när personal som går i pension ska ersättas med yngre arbetstagare.

Årsverken i sjömansyrken (finsk och utländsk sjöpersonal) samt personal på fartygen under sommar och vinter (Transport- och kommunikationsverket)

	Årsverken (finsk och utländsk sjöpersonal)	Sjöpersonal på fartygen, antal 30.6	Sjöpersonal på fartygen 30.12
2002	8 344	4 395	3 477
2003	8 234	4 401	3 377
2004	7 556	4 457	2 993
2005	7 602	4 197	3 055
2006	7 072	3 777	2 895
2007	7 129	3 861	3 072
2008	7 039	3 804	3 080
2009	6 564	3 476	2 748
2010	6 348	3 769	2 796
2011	6 352	3 418	2 628
2012	6 470	3 423	2 930

RP 9/2021 rd

2013	6 798	3 648	2 816
2014	6 713	3 866	2 809
2015	6 600	3 921	2 805
2016	6 649	3 877	2 766
2017	6 634	3 668	2 752
2018	6 710	3 584	2 946
2019	6 757	3 871	2 828

Lastfartygens personal består närmast av däck- och maskinpersonal. På passagerarfartygen och passagerar-bilfärjorna är passagerartjänster en viktig sysselsättare. Närmare hälften av det arbete till sjöss som statistikförs i Finland utförs inom passagerartjänster.

Mängden sjöpersonal på fartygen enligt yrke (Transport- och kommunikationsverket)

	30.6.2019
Däckspersonal	1 432
Maskinpersonal	688
Restaurangpersonal	1 425
Hotellpersonal	119
Butikspersonal	134
Övriga	73
Sammanlagt	3 871

I Finland kan rederierna vid inkomstbeskattningen välja mellan vanlig inkomstbeskattning, tonnagesbeskattning som baserar sig på fartygets dräktighet eller en kombination av båda. Tonnagesbeskattningen grundar sig på tonnageskattelagen (476/2002) och kommissionen har notifierats om det statliga stödet till rederiföretagen (SA.30515, N 448/2010). Tonnageskatten är bunden till en skatteperiod på 10 skatteår och skatten betalas oberoende av om rederiets verksamhet är lönsam eller går med förlust. Tonnagesbeskattningen gäller i synnerhet lastfartyg, inte passagerar-bilfärjorna. Skattemodellen har ansetts behövas för att jämna ut rederinäringens möjligheter i förhållande till konkurrentländerna. Tonnagesbeskattningen har gett staten ett par hundra tusen euro i inkomst per år. I inkomstskatt har rederierna betalat som mest cirka 10 miljoner euro per år. Tonnagesbeskattningen har sammantaget minskat statens skatteinkomster.

Rederiernas tonnageskatt och inkomstskatt samt skatteåterbäring (Skatteförvaltningen/Statistikcentralen)

Miljoner euro	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tonnageskatt	0,22	0,16	0,20	0,24	0,30	0,45
Inkomstskatt – stora företag	5,7	1,5	-1,1	2,6	-3,6	2,1
Inkomstskatt – små och medel- stora företag	4,2	4,2	5,6	4,5	-0,3	1,8

RP 9/2021 rd

De finska rederiernas verksamhet stöds med statens medel för att man vill upprätthålla näringsens konkurrenskraft och bevara sjöfartskunskapen och ett fartygsbestånd i Finland med tanke på försörjningsberedskapen. Kommunikationsministeriet beviljar av det anslag som årligen reserveras i statsbudgeten stöd för förbättrande av bemanningskostnadernas konkurrenskraft i fråga om fartyg i sjötransport som för finsk flagg. Stödet kan beviljas fartyg som är registrerade och inskrivna i handelsfartygsförteckningen i Finland.

Bemanningsstödet som beviljas för att minska manskapskostnaderna på fartyg i den finska handelsfartygsförteckningen har under de senaste åren sammanlagt uppgått till 84,2–89,2 miljoner euro per år. Dessutom har statens andel av avgifterna till sjömanspensionskassan varit 57–60 miljoner euro per år. Stödet för kostnaderna för avlösning av besättning är cirka en miljon euro. Den uppskattade summan av tonnageskattestödet grundar sig på en uppskattning av hur mycket rederiföretagen betalade i skatt om de betalade vanlig inkomstskatt. Stöden påverkas utöver av villkoren för stödet också av hur den finska rederierna klarar sig på marknaden och sysselsätter sjöpersonal. De påverkas också av finska bemanningsbestämmelser och valet av registreringsland.

Stöd till finska handelsfartyg (kommunikationsministeriet /finansministeriet)

Miljoner euro	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bemanningsstöd totalt, varav	85,2	87,6	87,3	89,2	89,1	84,3	86,8
- lastfartyg	33,6	33,8	33,3	33,9	34,2	31,9	33,2
- passagerarfartyg	51,6	53,8	54,0	55,3	54,9	52,4	53,6
Stöd för avlösning av besättning	1,4	1,5	1,5	0,9	1,0	n/a	n/a
Statens andel till sjömanspensionskassan	57,0	59,0	60,0	57,0	57,9	58,4	59,0
Tonnageskattestöd – uppskattning	n/a	0,9	3,6	6,8	10,1	11,8	n/a

3 Målsättning

Finland är på grund av sitt läge ett land som är beroende av sjöfart. Av Finlands import och export transporteras 80–90 procent till sjöss. Fartyg som för finsk flagg står så som konstaterades ovan för cirka 33 procent av dessa transporter. Genom att tillåta dubbelregistrering när fartyg som för utländsk flagg befraktas till Finland vill man främja de finska rederiernas internationella konkurrenskraft genom att öka flexibiliteten i näringsverksamheten och på så sätt öka tonnaget som för finsk flagg. Samtidigt är avsikten att förbättra sysselsättningen för sjöfolket i Finland.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att sjölagen ändras så att ett utländskt fartyg som befraktas till Finland utan besättning för en viss tid kan godkännas som finskt även om fartyget i fråga om ägare fortsättningsvis är registrerat i en annan stats fartygsregister. I fråga om användning registreras fartyget för den tid som användningen gäller i Finland och det för finsk flagg. På fartyget iakttas finsk lagstiftning utom i frågor som gäller äganderätt och fartygsinteckning, vilka omfattas av lagstiftningen i den stat som för register över ägande. I ett fartyg som befraktats utan besättning kan det alltså inte fastställas inteckning i Finland.

I sjölagen ska det föreskrivas om villkor som ska vara uppfyllda när ett fartyg som är registrerat i ett utländskt register temporärt kan godkännas som finskt. Beslut om godkännande fattas av Transport- och kommunikationsverket på motsvarande sätt som beslut fattas idag i de fall som avses i 1 kap. 1 § i sjölagen. Tillstånd till dubbelregistrering kan beviljas för högst fem år, men det ska också vara möjligt att ansöka om tillståndet på nytt.

Det föreslås att fartygsregisterlagen ändras så att det i lagen föreskrivs om de skyldigheter som åläggs fartygsregistren i anslutning till dubbelregistreringen av fartyg.

4.2 Huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen

Bedömningen av konsekvenserna av en dubbelregistreringsmodell enligt förslaget baserar sig på analys av svaren på en enkät som Rederierna i Finland rf riktade till medlemsrederier och sjöfartbranschens intressentorganisationer samt på statistiska uppgifter från branschen.

Av de närmare tio lastfartygsrederier som svarade på enkäten understödde alla att dubbelregistrering tilläts vid bareboat-inbefraktning, det vill säga modellen där ett utländskt fartyg i fråga om användning registreras i Finland och för finsk flagg. Några rederier ansåg att de behöver möjligheten inom en snar framtid. Andra såg det som en framtida möjlighet. För en del av rederierna som svarade på enkäten är frågan inte av större betydelse, eller så kunde man ännu inte ta ställning. Ingen motsatte sig modellen. För rederier med passagerar-bilfärjor och passagerarfartyg är modellen inte relevant.

Ett rederi planerar redan att dubbelsregistrera tre nya fartyg och två gamla lastfartyg i Finland på det sätt som det föreslås i modellen. Några andra rederier överväger att utnyttja möjligheten. Intresset gäller ro-ro-, ropax- och ro-lo-fartyg som både används i handelssjöfart som betjäna Finland och på den internationella transportmarknaden. Det blir enklare att utnyttja modellen för rederier som redan har företagsverksamhet i flera länder och som har fartyg i utländska register. Att man måste grunda ett utländskt företag ansågs till och med vara en förutsättning för att man ska kunna utnyttja möjligheten. Troligtvis gäller åsikten ett arrangemang där man vill att ett fartygs ägande och användning ordnas internationellt inom samma koncern. Dubbelregistrering av befraktade fartyg i Finland kommer i vilket fall som helst att vara möjligt endast för rederier som också har verksamhet i Finland.

Enligt enkätsvaren kommer modellen att öka flexibiliteten när det gäller anskaffning av fartyg och finansieringen av anskaffningarna genom att man kan utnyttja de internationella finansieringsmarknadens möjligheter. Ett långvarigt avtal om bareboat-befraktning kan fungera

som säkerhet för finansieringen. Modellen ansågs vara intressant med avseende på finansieringen, man kan till och med omorganisera hela företagsverksamheten i två länders register, men bevara sina fartyg under finsk flagg. Den kan också bidra med flexibilitet till exempel genom säsons- och dockningsarrangemang. Modellen gör det möjligt att i viss mån också utvidga företagsverksamheten och öka mängden arbete till sjöss som utförs av finsk arbetskraft. Fartygen kan använda antingen blandad besättning eller helt finsk besättning. Lagändringen innebär en utjämning av de internationella konkurrensförhållandena, eftersom motsvarande dubbelregistreringsmodeller används i flera andra länder. Modellen kan i viss mån öka de finskflaggade tonnageets marknadsandel av sjötransporterna.

Baserat på enkätsvaren kan fartygsbeståndet i Finlands fartygsregister öka något. Rederierna meddelade att de kommer att utnyttja eller överväger att utnyttja modellen i långvariga befракtingsavtal. Modellen kommer troligtvis att öka det finskflaggade lastfartygsbeståndets omsättning något. Den gör det möjligt att flexibla än för närvarande ta i bruk fartyg som motsvarar kundernas transportbehov. Baserat på svaren kan man inte utesluta arrangemang som innebär att finska fartyg överförs till utländska register och därifrån till tillfällig registrering i Finland.

På kort sikt (1–3 år) kan den föreslagna modellen höja den finska rederibranschens ekonomiska resultat genom ett tillskott på några fartyg med grovt uppskattat några tiotals miljoner euro per år. Effekten är positiv, men i förhållande till branschens storlek inte särskilt stor. Konsekvenserna av de olika användningsmöjligheter som modellen erbjuder med avseende på den finskflaggade sjöfartens marknadsandelar på lång sikt kan inte uppskattas.

I enkäten ingick inga frågor om konsekvenser för de finska rederiernas inbördes konkurrens. Modellen med dubbelregistrering kan i princip utnyttjas på lika villkor. På basen av svaren kan man bedöma att konsekvenser för konkurrensen kan uppstå åtminstone när det gäller beredskapen att utnyttja modellen. Det är troligtvis snabbare, enklare och lönsammare för internationella rederiföretag att dra nytta av dubbelregistreringen.

De rederier som kan utnyttja modellen med dubbelregistrering skulle göra det med motiveringen att arrangemanget är ekonomiskt mer förmånligt och förbättrar lönsamheten. Kostnadsfördelarna skulle överföras på transportkunderna. Hur mycket kostnaderna kan sjunka är inte känt, men på den starkt konkurrensutsatta marknaden rör det sig troligtvis mer om marginella än stora förändringar. Eftersom modellen åtminstone på kort sikt inte kommer att utnyttjas i högre grad, kommer de logistiska kostnaderna i Finland inte att sjunka märkbart. Trots det är möjligheten till en förmånligare verksamhet positiv för ekonomin och större nytta kan realiseras på lång sikt.

Sammantaget ger en bedömning av grunderna för de ekonomiska konsekvenserna på kort sikt vid handen att den föreslagna dubbelregistreringen kan leda till några fler lastfartyg i finskt register. På längre sikt kan ännu fler fartyg registreras i finskt register. Dessutom kan omsättningen i fartygsbeståndet på lång sikt öka något när rederierna flexibla än tidigare kan ordna sina fartyg i olika register. En del rederiers företagsverksamhet kan öka i och med att deras konkurrenskraft förbättras, men den finska sjöfartsbranschen som helhet förändras inte märkbart, åtminstone inte snabbt. Det finskflaggade tonnageets andel i sjötransporterna kan öka och de logistiska kostnaderna minska något. Men de ständiga förändringarna på marknaden och i handelssjöfartens omvärld kan förändra den finska sjöfarten betydligt högre grad än den föreslagna dubbelregistreringen.

Konsekvenser för sysselsättningen

Nya affärsmöjligheter kan skapa nya arbetstillfällen för finska sjömän. På basen av svaren på enkäten som riktade sig till grupper med anknytning till sjöfarten kan sysselsättningsförmågan hos rederier som utnyttjar modellen under de närmaste åren öka med sammanlagt cirka hundra årsverken. En del av årsverken finns i blandade besättningar. När flottan utökas fördelas sysselsättningsmöjligheterna jämnt mellan däckspersonal och maskinpersonal.

Konsekvenser för statsfinanserna

Antalet fartyg i handelsfartygsförteckningen och antalet sjöanställda på fartygen påverkar bemanningsstödet storlek. För att ett fartyg ska skrivas in i handelsfartygsförteckningen måste det vara registrerat i Finland och uppfylla vissa andra villkor som det föreskrivs om i lag och som det redogörs för närmare i avsnitt 2.3. Ett fartyg som är registrerat på grundval av ett bareboat-avtal har den stats nationalitet och för den stats flagg i vars register den är införd i fråga om användning. Det betyder att fartyg som är registrerade i Finland på basen av bareboat-avtal också kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen och därigenom omfattas av det finska stöd-systemet som är avsett att sänka manskapskostnaderna på handelsfartyg. Ökningen av antalet stödberättigade fartyg skulle i så fall öka statens utgifter. År 2019 varierade bemanningsstödet till lastfartyg mellan 52 000 och 756 000 euro beroende på besättningens storlek. I genomsnitt var bemanningsstödet cirka 390 000 euro. Liksom tidigare konstaterades kan den föreslagna dubbelregistreringen på kort sikt utöka fartygsregistret i Finland med några lastfartyg. Troligtvis kommer de fartyg som till en början registreras i Finland när arrangemanget införs att ha större besättning än genomsnittet. På kort sikt uppskattas därför bemanningsstödet öka med cirka 1,5–2,0 miljoner euro per år. De långsiktiga konsekvenserna kan inte uppskattas.

Dubbelregistreringsmodellen kan endast begränsat öka statens skatteintäkter. Troligtvis kommer de fartyg som tas i bruk i och med modellen att omfattas av tonnagebeskattning som upp bärs oberoende av om fartygens verksamhet är lönsam eller inte.

Konsekvenser för myndigheterna

Behörig myndighet när ett fartyg ska godkännas som finskt på grundval av ett avtal om bareboat-befraktning är Transport- och kommunikationsverket som också är registermyndighet för fartyg som är registrerade i Fastlandsfinland. Den föreslagna dubbelregistreringen uppskattas öka antalet i Finland registrerade fartyg med några fartyg. Detta ökar i motsvarande grad Transport- och kommunikationsverkets arbete när fartygen ska godkännas som finska och verkets arbete i anslutning till registreringen och övervakningen av fartygen. Ökningen av arbetsmängden bedöms dock bli jämförelsevis liten och kan skötas med verkets nuvarande personalresurser.

Dessutom ökar Transport- och kommunikationsverkets arbete tillfälligt när de ändringar som de föreslagna lagändringarna ger upphov till ska göras i trafik- och transportregistret. Den arbetsmängd som detta kräver uppskattas dock bli liten.

Enligt 7 § i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012) ska arbetarskyddsmyndigheten med högst tre års intervall inspektera fartyg vars bruttodräktighet överskrider 200. När ett fartyg överförs till finsk flagg ska arbetarskyddsmyndigheten utföra en ibruktagningsinspektion inom ett halvt år efter övergången till finsk flagg (6§) och en inspektion som gäller sjöarbetscertifikatet, en så kallad MLC-inspektion (8 §). Ibruktagningsinspektionen utförs en gång, men MLC-inspektionen utförs regelbundet med fem års mellanrum och dessutom görs en mellaninspektion mitt i femårsperioden. Om flera

fartyg övergår till finska flagg till följd av lagändringen ökar arbetarskyddsmyndighetens arbetsmängd. Ökningen av arbetsmängden uppskattas dock bli liten.

Konsekvenser för vintersjöfarten i fråga om effektivitet och försörjningssäkerhet

I några enkätsvar ansågs förslaget eventuellt innebära en mindre försämring i fråga om vintersjöfartens effektivitet, medan de flesta såg en förbättring. Konsekvenserna uppskattades inte vara betydande i någon riktning. Isklassificeringen kommer troligtvis vara god för fartyg med långa transportavtal som kan komma i användning.

I enkätsvaren ansåg man att modellen snarare förbättrar än försämrar Finlands försörjningssäkerhet, men konsekvenserna ansågs inte vara särskilt betydande. På kort sikt betyder modellen troligtvis att några lastfartyg registreras i fartygsregistret i Finland, men på längre sikt kan fartyg överföras från registret till utländska register för att användas i Finland. Också omsättningen i det finskregistrerade fartygsbeståndet i Finland kan öka. I och med de föreslagna ändringarna kan det bli enklare att överföra ett fartyg till en annan stats flagg, vilket i viss mån kan försämrå försörjningsberedskap. I svaren nämndes riskerna med att vissa flaggstaters bestämmelser och fartygsägarnas rättigheter kan hindra användningen av i Finland dubbelregistrerade fartyg i situationer som är av betydelse för försörjningsberedskapen. Med andra ord, att man inte nödvändigtvis kommer att ha tillräcklig kontroll över dubbelregistrerade fartyg i undantagsförhållanden.

Enligt förslaget ska finsk lag tillämpas på dubbelregistrerade fartyg med undantag för frågor som gäller fartygets ägande och in-teckning i fartyget vilka omfattas av lagstiftningen i den stat där fartygets äganderätt är registrerad. I 79 § i beredskapslagen (1552/2011) föreskrivs om tryggande av sjötransporter under undantagsförhållanden. Enligt paragrafens 4 mom. kan kommunikationsministeriet under undantagsförhållanden för tryggande av för samhället livsviktiga sjötransporter förbjuda Transport- och kommunikationsverket att avföra ett fartyg ur Finlands trafik- och transportregister. När förutsättningarna i paragrafen uppfylls kan ett fartyg alltså inte avföras ur Finlands trafik- och transportregister. Kommunikationsministeriets befogenheter är inte begränsade till att gälla en viss typ av fartyg, och de föreslås inte att dubbelregistrerade fartyg ska lämnas utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Till denna del bedöms förslaget inte ha några konsekvenser för genomförandet av beredskapslagens målsättning.

Befogenheterna enligt 79 § i beredskapslagen gäller dock krig eller hot om krig, och enligt ordalydelsen gäller paragrafen inte det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Ett fartyg kan därmed inte med stöd av 79 § i beredskapslagen avföras ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Den eventuella risken i fråga om försörjningsberedskapen är dock liten, eftersom användningen av modellen kommer att vara begränsad.

I 112 § i beredskapslagen föreskrivs att försvarsmakten kan ålägga ägaren av ett fartyg eller den som hyr fartyget eller den som utövar faktisk bestämmanderätt i frågor som gäller fartygets trafik att överlåta fartyget i försvarsmaktens besittning. Varken denna befogenhet eller överlåtelleskyldigheten enligt beredskapslagens 16 kap. gäller enligt föreskrifterna enbart finska ägares egendom. Överlåtelleskyldigheten kan alltså komma att gälla också dubbelregistrerade fartyg. Propositionen kan till denna del inte anses ha några konsekvenser med avseende på beredskapslagens målsättningar.

Konsekvenser för miljön

Att modernt tonnage tas i bruk inom Finlands handelssjöfart är positivt med tanke på miljön. Enligt enkätsvaren är miljökonsekvenserna inte särskilt stora, eftersom användningen av dubbelregistreringsmodellen sist och slutligen kommer att vara begränsad. Modellen tillåter också registrering i Finland av fartyg som är äldre i fråga om miljöegenskaper.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Alternativen och deras konsekvenser

Ett alternativ till förslaget är att sjölagens bestämmelser om ett fartygs nationalitet bibehålls oförändrade. Också i så fall kan ett utländskt fartyg som befraktas till Finland med ett bareboat-avtal godkännas som finskt och införs i fartygsregistret i Finland. Fartyget måste dock alltid först avföras ur registret i den andra staten innan det kan godkännas som finskt. Att överföra ett fartyg till registret i Finland genom att avföra det ur det föregående registret är dock inte alltid möjligt på grund av lagstiftningen i registreringslandet, eller på grund av att ägaren inte finner det ändamålsenligt, eller till exempel av skatteskal eller orsaker som beror på företagsmodellen. Genom att bevara den nuvarande regleringen uppnår man inte den ökade flexibilitet för rederiverksamheten som propositionen avser genom förbättrad möjlighet att anskaffa fartyg eller ökade sysselsättningsmöjligheter för sjöfolket i Finland. Om nuläget bibehålls förblir tröskeln för flaggbyte högre än med de föreslagna åtgärderna.

Det är också möjligt att genomföra dubbelregistrering av fartyg som befraktas utan besättning i den andra riktningen, det vill säga att ett finskägt fartyg för en viss tid övergår till en annan stats flagg och införs denna stats användningsregister. Att tillåta dubbelregistrering i sådana fall skulle dock inte som helhet främja de mål som man vill uppnå med propositionen i synnerhet när det gäller att öka sysselsättningen för finska sjömän. Antalet fartyg som för finsk flagg kan i så fall minska och den finska besättningen troligtvis bytas ut mot en utländsk besättning i samband med utbefraktningen. Därför föreslås inte att detta alternativ ska vara möjligt, utan att dubbelregistrering ska tillåtas endast vid inbefraktning av fartyg.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Allmänt

Lagstiftningen som tillåter dubbelregistrering och bestämmelserna om fartygs nationalitet i olika stater är huvudsakligen nationella, och det finns inte något gällande internationellt avtal om detta. Det betyder att innehållet i de olika staternas lagstiftning varierar och beror på förhållandena och behoven i respektive stat. De olika staternas lagstiftning har bland annat påverkats av hur stor betydelse handelssjöfarten har för landets internationella handel och hur viktigt verksamhetsområde handelssjöfarten har varit och kommer att vara för landet som en form av internationell tjänsteexport.

Sverige

Den svenska sjölagens (1994:1009) bestämmelser om registrering av fartyg motsvarar motsvarande gällande bestämmelser i den finska sjölagen.

För närvarande är dubbelregistrering av fartyg inte möjligt enligt svensk lagstiftning. Sveriges regering antog 2013 en handlingsplan för den svenska sjöfartsnäringen (nro N2013/342/ TE), där det bland annat konstateras att vissa av bestämmelserna om fartygsregister borde förenklas.

RP 9/2021 rd

I planen föreslås också att bestämmelserna om registrering av fartyg ska ändras så att bareboat-befraktning tillåts. Projektet har dock enligt uppgift inte framskridit.

Danmark

I Danmark är dubbelregistrering vid in- och utbefraktning av fartyg tillåtet sedan 1996. Enligt den danska registermyndigheten har bareboat-befraktning blivit vanligare. 2019 fanns det 60 inhyrda fartyg och 23 fartyg som var uthyrda utanför Danmark. Om befraktning föreskrivs i 22-24 § i den danska sjölagen (søloven). Dessutom föreskrivs genom förordning om registrering av handelsfartyg som inte är danskägda.

Enligt den danska sjölagens 22 § kan befraktaren ansöka om registrering i det danska fartygsregistret av ett handelsfartyg som inte är danskt. Förutsättningar för registrering är att det ingåtts ett avtal om befraktning med fartygets ägare, och att befraktaren uppfyller nationalitetskraven i sjölagens 1 och 2 § enligt vilka befraktaren ska vara dansk medborgare eller dansk juridisk person, eller annan juridisk person som grundats enligt dansk lag eller registrerats som danskt bolag, stiftelse eller förening i Danmark. Också ett samägt bolag betraktas som danskt om minst hälften av bolaget är i dansk ägo och bolagets verkställande direktör är dansk.

Genom förordning har det utfärdats närmare bestämmelser om registrering av handelsfartyg som inte uppfyller nationalitetskraven i sjölagens 1 och 2 §. För det första förutsätts att fartygets ägare utser en representant för fartyget i Danmark som kan kontaktas bland annat i frågor som gäller övervakning och som kan ta emot en stämning i ägarens ställe. Om det gäller ett samägt bolag måste den som leder bolaget vara en person från Danmark eller ett annat EU-land. Vidare förutsätts att fartygets kommersiella drift bedrivs i Danmark på åtminstone ett av följande sätt: 1) fartyget används i Danmark, 2) den som ansvarar för fartygets drift uppfyller den danska tonnageskattelagens krav, eller 3) fartygsägaren, den organisation eller den person som har ansökt om det dokument om överensstämmelse som förutsätts i bestämmelserna om sjöfartssäkerhet är etablerad i Danmark. Utöver detta kan registerföraren göra en helhetsbedömning av fartygets olika funktioner och utifrån den anse att fartygets kommersiella drift bildar en sådan helhet att registreringskraven kan anses vara uppfyllda. Till ansökan om registrering av fartyget ska bifogas den utländska registermyndighetens intyg över att fartyget har rätt att föra en annan stats flagg under befraktningsperioden.

Vid inbefraktning registreras fartyget i Danmarks fartygsregister, det beviljas danskt nationalitetsintyg och rätt att föra dansk flagg. Det är inte möjligt att registrera inteckningar eller andra rättigheter i fartyget i Danmark. Ett fartyg kan befraktas till Danmark för högst fem år. Registreringen kan förlängas med högst ett år i sänder på skriftlig ansökan från befraktaren. Både befraktningsavtalet och det utländska registrets tillstånd ska täcka registreringstiden.

Ett fartyg avförs ur registret när bareboat-avtalet upphör, förutsättningar för registreringen inte längre föreligger, den som hyrt fartyget begär det eller när fartyget enligt lagstiftningen i fartygets hemland inte längre har rätt att tillfälligt föra ett annat lands flagg. Vidare avförs fartyget ur registret när fartyget har skrotats, övergivits, försvunnit eller en kontrollör, en godkänd klassificeringsorganisation eller motsvarande anser att fartyget inte längre går att reparera. När ett sådant skäl föreligger är befraktaren skyldig meddela registerföraren inom 30 dagar från det att skälet kommit till befraktarens kännedom. När befraktningsavtalet upphör, upphör fartygets rätt att föra en annan stats flagg. Ägaren måste inom 30 dagar meddela registerföraren att befraktningsavtalet har upphört.

Norge

RP 9/2021 rd

I Norge har man nyligen genomfört en lagändring som gör dubbelregistrering av fartyg möjligt vid inbefraktning och utbefraktning. Om befraktning föreskrivs i sjölagen (Lov om sjøfarten, sjøloven) och lagen om ett norskt internationellt skeppsregister (NIS-loven). Lagändringen trädde i kraft 1.7.2020.

I 2 kapitlet i den norska sjölagen finns bestämmelser om dubbelregistrering vid in- och utbefraktning av fartyg (*bareboatregistrering*). I Norge är det möjligt att befrakta över 15 meter långa passagerarfartyg och lastfartyg samt borrhullplattformar och andra flyttbara plattformar som har registrerats i en annan stats fartygsregister. Befraktaren kan ansöka om registrering i Norge vid inbefraktning av fartyget. För att det ska vara möjligt måste befraktaren uppfylla nationalitetskraven i lagens 1 §, eller om det gäller ett specialfartyg, till exempel en borrhullplattform, kraven i lagens 4 §.

Nationalitetskraven förutsätter att fartygets ägare är norsk medborgare eller ett norskt rederibolag eller ett annat norskt bolag där medlemmarna har obegränsat ansvar för bolagets skyldigheter under förutsättning att minst 6/10 är norska medborgare. Också aktiebolag som inte uppfyller kraven, men vars huvudkontor och styrelses kontor finns i Norge och största delen av ledningen inklusive styrelsens ordförande är norska medborgare och bor i Norge, kan godkännas. Vidare förutsätts att de norska medborgarna äger aktier eller andelar som motsvarar minst 6/10 av aktiekapitalet och har rätt att använda minst 6/10 av bolagets röster. Med norska medborgare jämföras också medborgare i EES-länder och bolag som grundats enligt lagstiftningen i ett land som anslutit sig till EES-avtalet när bolagets huvudkontor finns i ett EES-land. Vidare förutsätts att fartyget ingår i en ekonomisk verksamhet som är etablerad i Norge och att fartyget drivs från Norge. Undantagsvis kan ministeriet godkänna ett fartyg som norskt om det ägs av en person som är fast bosatt i Norge, men inte är medborgare i ett EES-land.

När ett fartyg har registrerats i det norska fartygsregistret får det ett norskt nationalitetsbevis och det är berättigat till stöd som främjar sysselsättning av norskt sjöfolk om övriga villkor för beviljande av stödet uppfylls. Fartygen omfattas av bestämmelserna i skepparbetslagen, men enligt NIS-lagens 8 § är det möjligt att avvika från vissa bestämmelser i kollektivavtal. Ett befraktat fartyg kan också använda utländska sjömän på det sätt som det är tillåtet i norsk lagstiftning.

Den övre gränsen för bareboat-befraktning av fartyg till Norge är tio år. Befraktningens avtalets längd begränsas av registreringstiden, och fartyget kan inte registreras för en längre tid än befraktningens avtalets giltighetstid. Om befraktningens avtalet gäller en viss tid, görs registreringen för samma tid, dock inte för en längre tid än tio år. Registreringen i det norska fartygsregistret kan förlängas fem år i sänder på befraktarens begäran.

Ett befraktat fartyg avförs ur Norges fartygsregister när befraktningens avtalet upphör, villkoren för registreringen inte längre uppfylls, fartygsägaren eller befraktaren ber att fartyget ska avföras ur registret eller när fartyget inte längre har rätt att temporärt föra norsk flagg. Fartyget avförs också ur registret när registerföraren får ett meddelande om att fartyget har försvunnit eller har skrotats, eller registerföraren annars får information om att fartyget försvunnit eller skadats. Innan fartyget avförs ur registret ges ägaren möjlighet att uttala sig.

Nederländerna

Nederländsk lagstiftning tillåter dubbelregistrering av fartyg endast vid befraktning till Nederländerna. Om befraktning föreskrivs i lagen om fartygs nationalitet vid bareboat-befraktning

RP 9/2021 rd

från 1992 (Wet nationaliteit zeeschepen in rompbewrachting). Bareboat-fartyg införs i Nederländerna i ett separat bareboat-register. Ett villkor är att det har ingåtts ett avtal om bareboat-befraktning med fartygets ägare och att befraktaren ansvarar för fartyget och fartygets besättning (artikel 3). Befraktaren måste vara medborgare i ett EU- eller EES-land eller i Schweiz, eller annars ha samma rättigheter som en EU-medborgare med stöd av unionens lagstiftning. Befraktaren kan också vara ett företag som omfattas av fördraget om Europeiska unionen, eller ett fördrag som en stat som hör till EES är part i eller Schweiz. Befraktaren kan också vara en medborgare eller ett företag i ett tredje land, om medborgaren eller företaget har rätt att kräva europeisk etableringsfrihet på basen av ett avtal mellan Europeiska unionen och tredjelandet. Befraktaren ska dessutom ha sitt huvudsakliga säte eller en filial i Holland. En eller flera personer ska ansvara för rederiets dagliga verksamhet (sjöfart, teknik och personalfrågor) och ha befogenhet att representera befraktaren i alla frågor som gäller kontrollen över fartyget. En förutsättning är vidare att det i ägarregisterstatens lagstiftning inte finns hinder för att en i Holland etablerad befraktare ingår ett bareboat-avtal som innebär att fartyget övergår till att föra nederländsk flagg.

För att ett bareboat-fartyg ska kunna införas i registret i Nederländerna, måste registerföraren bland annat ha ägarens och befraktarens utlåtande om att ägaren förbinder sig till att överlämna fartyget till befraktaren för en viss tid utan att ägaren har kontroll över fartyget och att befraktaren använder fartyget. Fartygets ägare ska också ge tillstånd till att fartyget kan övergå till att föra nederländsk flagg och befraktaren ska samtycka till att överta alla skyldigheter som hänförs till att fartyget för nederländsk flagg. Befraktaren ska vidare visa att fartyget inte har rätt att föra det lands flagg där det i fråga om ägande är registrerat medan fartyget är infört i bareboat-registret i Holland.

I Nederländerna kan registreringen vid bareboat-befraktning vara villkorad. Registrering kan också avslås om anskaffningen av tonnage inte är i överensstämmelse med Nederländernas internationella skyldigheter. Ministeriet kan också ställa villkor för registreringen för att säkerställa att fartygets befälhavare och övriga besättning får ersättning på basen av ingångna arbetsavtal åtminstone under ett års tid.

Enligt artikel 8 annulleras bareboat-registreringen när avtalet om bareboat-befraktning upphör, på begäran av befraktaren eller om det sker sådana ändringar i avtalet som leder till att villkoren för registreringen inte längre uppfylls. Registreringen annulleras också om det i efterskott visar sig att de inlämnade uppgifterna är felaktiga eller bristfälliga och tillstånd inte borde ha beviljats, eller om man får kännedom om sådant som inträffat samtidigt eller efter att ansökan lämnades in och villkoren därför inte längre uppfylls. Registreringen kan också annulleras om det visar sig att befraktaren har ingått avtal som påverkar innehållet i befraktarens ansvar. På samma sätt kan registreringen annulleras om det befraktade fartyget inte längre uppfyller Nederländernas internationella skyldigheter och bristerna inte kan korrigeras genom att man ställer villkor. Registreringen kan annulleras i vissa andra fall.

Förenade konungariket

I Förenade konungariket tillåter lagstiftningen dubbelregistrering både vid inbefraktning och utbefraktning. Om inbefraktning föreskrivs i lagen om handelssjöfart från 1995 (Merchant Shipping Act 1995) och i föreskrifterna för registrering av handelsfartyg från 1993 (The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations). Bestämmelserna ändrades 2019 och antalet länder från vilka inbefraktning av fartyg är möjligt utökades. Samtidigt utvidgades möjligheten till utbefraktning av fartyg till samma länder. Syftet med ändringen är att stärka Förenade konung-

RP 9/2021 rd

arikets ställning i sjöfartsindustrin, svara på sjöfartsindustrins behov och säkerställa konkurrenskraften för fartyg under Förenade konungarikets flagg. Ändringarna torde också ha samband med Förenade konungarikets utträde ur Europeiska unionen.

Av en bareboat-befraktare förutsätts att denne uppfyller samma nationalitetskrav som ställs på fartygsägare. Fram till 2019 var kravet medborgarskap i Förenade konungariket, i ett EES-land eller i Förenade konungarikets utomeuropeiska territorier. Ägaren kan också vara ett företag som är etablerat i ett EES-land eller Förenade konungarikets utomeuropeiska territorier, om företags huvudkontor finns i Förenade konungariket, samt företag som är i medborgare i Förenade konungarikets ägo och som har sitt huvudkontor i Förenade konungariket. Också europeiska ekonomiska intressegrupperingar som grundats med stöd av rådets förordning (EEG) nr 2313/85 och som är registrerade i Förenade konungariket godkänns.

Efter lagändringen 2019 är inflyktning tillåtet också för personer som är bosatta i Förenade konungariket men inte är medborgare i Förenade konungariket, för medborgare i Brittiska samväldet och företag som är etablerade i samväldet samt för medborgare och företag som är etablerade i följande länder: Argentina, Aruba, Bahrain, Brasilien, Sydkorea, Färöarna, Haiti, Israel, Japan, Kanarieöarna, Kina, Liberia, Madeira, Marshallöarna, Monaco, Panama, Surinam, Schweiz, Förenade Arabemiraten och USA. Om ingen av de godkända ägarna är bosatt i Förenade konungariket måste företaget ha en representant som antingen är bosatt i Förenade konungariket eller är etablerad i ett EES-land och som har verksamhet i Förenade konungariket.

Registerföraren kan vägra att registrera ett fartyg vid bareboat-befraktning om registerföraren anser att registreringen inte är ändamålsenlig med beaktande av de bestämmelser som gäller handelsfartygens skick och fartygets säkerhet, eventuella miljöföreningar eller fartygspersonalens säkerhet, hälsa och välmående.

Registreringens giltighetstid upphör när befraktningsperioden upphör eller fem år från befraktningsdagen enligt vilken tid som infaller tidigare. Tre månader innan registreringsperioden upphör sänder registerföraren ett meddelande till fartygets befraktare om att registreringen kan förnyas. Om man ansöker om ny registrering ska ett behörighetsintyg fogas till ansökan, och man måste dessutom visa att det inte har skett några ändringar i fartygets uppgifter och att fartyget inte är belagt med sanktioner.

Registerföraren meddelar myndigheten i den stat där fartyget är infört i ägarregistret när fartyget registreras i Förenade konungarikets register över bareboat-fartyg, eller när registreringen upphör. Fartyget avförs ur registret när befraktaren ber om det, när fartyget inte längre uppfyller villkoren för registrering, eller om det i efterskott visar sig att fartyget inte var berättigat till registrering när det registrerades. Fartyget avförs också ur registret om det har förstörts eller om registreringen inte längre är ändamålsenlig med beaktande av bestämmelserna om handelsfartygs skick och fartygets säkerhet, eventuella miljöföreningar eller fartygspersonalens säkerhet, hälsa och välmående.

Tyskland

Tysk lagstiftning tillåter dubbelregistrering både vid inflyktning och utflyktning, men det finns inte separat lagstiftning om registrering av fartyg på grundval av avtal om bareboat-befraktning. Vid bareboat-befraktning tillämpas samma registreringsbestämmelser (Shiffsregisterordnung) och Tysklands flagglag (Flaggenrechtsgesetz) som på andra fartyg. I Tyskland finns två register, ett fartygsregister och Tysklands internationella fartygsregister (GIS). I fartygsregistret registreras över 15 meter långa fartyg. Det finns flera fartygsregister och de förs av lokala

distriktsdomstolar längs kusten. Det är frivilligt att registrera fartyg i det internationella registret. När fartyget är infört i det internationella registret kan man anställa utländska sjömän och betala lön enligt bestämmelserna i deras hemland när de seglar under tysk flagg.

Enligt uppgift från de tyska registermyndigheterna fanns det 1650 fartyg som förde utländsk flagg i tyska register 2019. Antalet har sjunkit under de senaste åren. Ansökningar som gäller bareboat-befraktning förekommer enligt registermyndigheterna endast ibland.

Inbefraktning av fartyg är möjligt i Tyskland om fartygets ägare är medborgare i Tyskland eller en EES-stat eller ett företag som är etablerat i Tyskland eller ett EU-land. Om fartygets ägare inte är medborgare i ett EU-land eller etablerad i ett EU-land, måste bareboat-befraktaren vara tysk medborgare eller medborgare i ett EES-land eller ett företag som är etablerat i Tyskland eller ett EU-land. För bareboat-befraktning finns ingen tidsgräns. För hur lång tid fartyget registreras beror på tillståndet från myndigheten i det land ägarregistreringen är gjord och på befraktningsavtalets längd. Om det har antecknats inteckningar i fartyget i ägarregistret, ombudsinteckningshavarna ge tillstånd till registrering i Tyskland.

6 Remissvar

6.1 Inledning

Utlåtanden begärdes om utkastet till regeringspropositionen och remisstiden var 22.9.2020–16.10.2020. Begäran om utlåtande sändes till de viktigaste aktörerna och myndigheterna i branschen, och utkastet lades ut på öppen remiss på webbplatsen www.utlatande.fi. Sammanlagt inkom 14 yttranden.

I detta kapitel behandlas kortfattat några centrala anmärkningar och frågor som togs upp i yttrandena. En närmare genomgång av yttrandena finns i ett sammandrag.

Yttrandena och yttrandesammandraget finns på statsrådets webbplats under Lagberedning och utveckling i statsrådet, Dokument, adressen är valtioneuvosto.fi/sv/projekt och identifieringskoden är LVM015:00/2020.

6.2 Den antagna genomförandemodellen

I yttrandena anser man allmänt att dubbelregistreringsmöjligheten kan understödjas. Förslaget anses stödja och främja sjöfartsnäringen i Finland. Största delen av yttrandena understöder att dubbelregistrering tillåts i den form som föreslås i utkastet till proposition, det vill säga vid infraktning. Men en del av remissinstanserna framhåller att ett möjliggörande av dubbelregistrering också vid utfraktning väsentligt kunde främja den finländska sjöfartsnäringen och vore ett bra alternativ också med tanke på försörjningsberedskapen.

Till exempel enligt ESL Shipping Oy kunde tillåtande av dubbelregistrering också vid utfraktning i hög grad främja sjöfartsnäringens förmåga att anpassa sig till de konjunktursvängningar som är typiska för branschen och den underefterfrågan som ibland förekommer. Det skulle enligt ESL Shipping Oy förhindra behovet att slutgiltigt sälja ut fartyg från Finland i situationer när det finns kortvarig efterfrågan i utländsk cabotage trafik vilket förutsätter att fartyget för det andra landets flagg. Möjligheten att utfrakta fartyg för en bestämd tid skulle också i hög grad förbättra försörjningsberedskapen på lång sikt i jämförelse med en slutgiltig försäljning av fartyget, eftersom innehavet kvarstår i Finland. ESL Shipping Oy påpekar att motiveringen i regeringspropositionen där man motsätter sig utfraktning med hänvisning till

sysselsättningen för sjöfolket i Finland är ohållbar. När utbefraktningen upphör får fartygen igen finsk flagg, när det i nuläget och enligt regeringens utkast till lagförslag leder till att fartygen säljs och till en permanent försämring av sysselsättningen.

Också Rederierna i Finland rf anser att utbefraktning är en bra lösning. I synnerhet under coronakrisen kan det vara ett alternativ till att fartygen står stilla eller utflaggas genom försäljningar. Utbefraktning av fartyg är ett bättre alternativ eftersom fartyget efter att utbefraktningsavtalet upphör genom ett enkelt förfarande kan återinföras under finsk flagg. Rederierna i Finland rf anser det vara viktigt att man börjar utreda och bereda förutsättningarna för utbefraktning.

Finlands Maskinförbunds rf och Finlands Skeppsbefälsförbund rf understöder däremot regeringens propositionens alternativ och anser att det stöder sjöfolkets sysselsättning. Organisationerna anser att befektning i bägge riktningarna inte ska tillåtas, eftersom det leder till försämrade arbetsvillkor för arbetstagarna. Arbets- och näringsministeriet konstaterar att förslaget kan understödjas ur närings- och sysselsättningspolitikens synvinkel. Den finska lagstiftningen om arbete till sjöss passar arbete som utförs på finska fartyg. När ett fartyg som är registrerat i ett utländskt fartygsregister i fråga om användning också registreras i Finland på det sätt som avses i förslaget, ska den finska lagstiftningen om arbete till sjöss tillämpas på det arbete som utförs på fartyget. Arbetstagarna omfattas i så fall också lönegarantin för sjömän.

I den fortsatta beredningen har man bestämt att bevara alternativet som tillåter inbefraktning i förslaget till regeringens proposition.

6.3 Försörjningsberedskapspekter

I yttrandena uttrycks en oro för propositionens konsekvenser för Finlands försörjningsberedskap och beredskapslagen (1552/2011). Försörjningsberedskapscentralen konstaterar att propositionens målsättning främjar utvecklandet av Finlands försörjningsberedskap till den del som man med propositionen vill främja de finländska rederiernas internationella konkurrenskraft och på så sätt öka tonnaget under finsk flagg. Enligt Försörjningsberedskapscentralen är det dock problematiskt att ett fartygs ägare enligt 1 b § 4 mom. ska ha rätt att avföra fartyget ur finskt register mitt under en avtalsperiod. Detta kan enligt Försörjningsberedskapscentralens åsikt utgöra ett hot mot försörjningsberedskapen till exempel när det finns risk för en väpnad konflikt eller under en pågående konflikt.

Försörjningsberedskapscentralen konstaterar att man i beredskapslagen har förberett sig för att man möjligtvis vill avföra fartyg ur Finlands trafik- och transportregister, men det är oklart hur rätten enligt beredskapslagen förverkligas i fråga om dubbelregistrerade fartyg. Försörjningsberedskapscentralen föreslår 1 b § 4 mom. i regeringens proposition ändras så att Kommunikationsministeriet ges rätt att också i fråga om dubbelregistrerade fartyg meddela sådana beslut som avses i beredskapslagens 79 §. Vidare konstaterar Försörjningsberedskapscentralen att också effekten av beredskapslagens 112 § ska säkerställas i den fortsatta beredningen. Också arbets- och näringsministeriet konstaterar att även om den uppskattade ökningen av tonnaget under finsk flagg när dubbelregistrering blir möjligt i sig stöder försörjningsberedskapen, bör myndigheternas jurisdiktion under undantagsförhållanden när det gäller fartyg i utländsk ägo som dubbelregistrerats i Finland analyseras närmare.

Arbets- och näringsministeriet påpekar och utkastets konsekvenser har bedömts närmast utifrån svaren på en förfrågan som riktats till aktörerna inom branschen. Detta är enligt ministeriet inte till alla delar tillräckligt i synnerhet med beaktande av försörjningsberedskapspekterna.

I beredskapslagen föreskrivs om myndigheternas befogenheter under undantagsförhållanden och myndigheternas beredskap för undantagsförhållanden. Det finns därför inte skäl att föreskriva särskilt om beredskap för undantagsförhållanden i sjölagen. I den fortsatta beredningen preciserades motiveringen så att propositionens förhållande till beredskapslagen framgår. De dubbelregistrerade fartygens flaggstat kommer att vara Finland. Inom internationell sjö rätt gäller principen att ett fartyg alltid lyder under flaggstatens jurisdiktion. Också enligt det föreslagna 1 kap. 1 b § 5 mom. i sjölagen ska finsk lag tillämpas på dubbelregistrerade fartyg med undantag för frågor som gäller fartygets ägande och inteckning i fartyget vilka omfattas av lagstiftningen i den stat där fartygets äganderätt har registrerats. Det betyder att beredskapslagens bestämmelser i huvudsak kommer att vara tillämpliga på dubbelregistrerade fartyg.

6.4 Ändringsförslagen i övrigt

I yttrandena finns också andra förslag till förbättringar. Justitieministeriet fäster i sitt yttrande uppmärksamhet vid föreslagna 1 kap. 1 b § 4 mom. i sjölagen där det föreskrivs om situationer där det tillstånd som avses i paragrafen bör återkallas. Grundlagsutskottet har i sin praxis granskat näringsverksamhet som enligt lag är beroende av tillstånd med avseende på den i 18 § 1 mom. i grundlagen tryggade näringsfriheten. Grundlagsutskottet har ansett att återkallande av tillstånd som myndighetsåtgärd har kraftigare effekter eftersom den ingriper i individens rättsliga ställning än om en ansökan om tillstånd avslås (t.ex. GrUU 28/2001 rd, s. 7/I). Grundlagsutskottet har ansett att det med avseende på proportionalitetsprincipen i regleringen av återkallande av tillstånd är nödvändigt att möjligheten att återkalla ett tillstånd är kopplad till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser (t.ex. GrUU 19/2002 rd, s. 2/II), och till att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndsinnehavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats (t.ex. GrUU 40/2002 rd, s. 4/II). Justitieministeriet konstaterar att det i momentet korrekt föreskrivs som villkor för återkallande att avvikelser från förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte kan anses vara obetydliga. Regleringen av återkallande av tillstånd bör dock enligt justitieministeriet behandlas i utkastets motivering till lagstiftningsordning. Enligt justitieministeriets uppfattning utgör inte den föreslagna regleringen en särskilt kraftig möjlighet att ingripa i näringsfriheten, eftersom tillståndsförfarandet endast gäller dubbelregistrering som kräver ett särskilt befraktningsavtal och som enligt gällande bestämmelser inte är möjligt för näringsidkare. Regleringen förefaller därför mer tillåtande än begränsande av näringsverksamheten. I den fortsatta beredningen har propositionens motivering till lagstiftningsordning preciserats med avseende på den grundläggande rättigheten att idka näringsverksamhet.

Justitieministeriet fäster också uppmärksamhet vid bemyndigandet att utfärda förordning i det sista momentet i föreslagna 1 kap. 1 b § i sjölagen. Enligt bemyndigandet kan närmare bestämmelser om ansökan om det godkännande som avses i 1 mom. samt innehållet i ansökan och den utredning som ska bifogas till ansökan utfärdas genom förordning. Utkastet till regeringsproposition har samband med ett utkast till ändring av förordning. I 8 § sista momentet i utkastet till förordning föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket kan kräva att den sökande ställer bankgaranti eller annan av verket godkänd säkerhet för uppfyllande de förpliktelser som användningen av fartyget under finsk flagg ger upphov till. Denna bestämmelse tycks enligt justitieministeriet inte ingå i det föreslagna bemyndigandet att utfärda förordning och det är oklart var det föreskrivs om de grundläggande bestämmelser som gäller krav på bankgaranti. Justitieministeriet anmärker att man i den fortsatta beredningen borde säkerställa att det finns ett tillräckligt bemyndigande i lagen för den bestämmelse som föreslås i förordningen. I den fortsatta beredningen ströks bestämmelsen i utkastet till förordning om att Transport- och kommunikationsverket kan kräva att den sökande ställer bankgaranti eller annan av verket godkänd säkerhet för uppfyllande de förpliktelser som användningen av fartyget under finsk flagg ger upphov till.

Transport- och kommunikationsverket påpekar att man vid ändamålsenlighetsprövningen enligt 1 kap. 1 § 4 mom. kan bedöma om registreringen av ett fartyg främjar sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom näringen. Verket konstaterar att en motsvarande målsättning i fråga om ändamålsenlighetsprövning inte ingår i 1 kap. 1 b §. Verket föreslår att det till 1 b § fogas en punkt om ändamålsenlighetsprövning när man bestämmer om ett fartyg kan godkännas som finskt. Alternativt kan det vara skäl att överväga om godkännande som finskt av fartyg som hyrs till Finland utan besättning ska omfattas av rättslig prövning. I den fortsatta beredningen bestämde man att foga en 6 punkt till 1 b § 1 mom. där det på motsvarande sätt som i gällande 1 § 4 mom. föreskrivs att en förutsättning för godkännande är att registreringen av fartyget bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.

Vidare konstaterar Transport- och kommunikationsverket att det är ändamålsenligt om ändringen av bestämmelserna i fartygsregisterlagen kan ingå i regeringspropositionen.

I den fortsatta beredningen togs ändringarna som måste göras i fartygsregisterlagens bestämmelser med i propositionen.

Social- och hälsovårdsministeriet konstaterar i sitt yttrande att en hänvisning till bestämmelsen om periodisk besiktning tycks saknas i utkastets motivering som gäller arbetarskyddsmyndigheternas besiktningar. Det föreslås att det till motiveringen fogas en hänvisning till 7 § om periodisk besiktning i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012).

Vidare konstaterar Social- och hälsovårdsministeriet man i utkastet till regeringsproposition har använt två olika formuleringar för samma sak. I föreslagna 1 b § 1 mom. 5 punkten i sjölagen är formuleringen ”registermyndigheten i den stat i vilken äganderätten till fartyget har registrerats (äganderätsregister), har lämnat skriftligt samtycke till att fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland”. I utkastet till förordning i bilaga 2 till propositionen är ordalydelsen i 2 mom. 6 punkten. ”ett intyg av den myndighet som för äganderätsregister över att fartyget kan föra finns flagg under den tid som det är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland”. För att lagstiftningen ska vara konsekvent föreslås att ordalydelsen i lagen och förordningen ändras så att de motsvarar varandra.

I den fortsatta beredningen preciserades motiveringen i avsnitt 4.2 på det sätt som social- och hälsovårdsministeriet föreslår när det gäller konsekvenser för myndigheterna. Ordalydelsen i 7 a § 2 mom. 6 punkten i utkastet till förordning preciserades så den motsvarar 1 b § 1 mom. 5 punkten i lagförslaget.

7 Specialmotivering

7.1 Sjölagen

1 §. Ett fartygs nationalitet. Det föreslås att 2 mom. 4 punkten och 4 mom. 2 punkten uppdateras i fråga om namnen på registren så att de ändringar i registreringen som gjordes i och med antagningen av lagen om transportservice beaktas. Vidare föreslås att bestämmelserna i 6 mom. preciseras så att det i momentet uttryckligen föreskrivs att godkännande enligt 4 mom. kan ansökas på nytt när det gamla godkännandet går ut. Ändringen ändrar inte gällande rättsläge, utan den endast förtydligar bestämmelserna.

I paragrafens 6–8 mom. görs dessutom språkliga ändringar. I stället för tillstånd används godkännande. Rättsligt sett gäller det inte ett tillstånd, eftersom myndighetens beslut inte gäller rätten att göra någonting, utan ett fartygs nationalitet som är grund för vissa rättigheter.

1 a §. *Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i en annan stats register.* I det inledande stycket i paragrafens 2 mom. och 3–6 mom. görs motsvarande språkliga ändringar som i 1 § 6–8 mom. I stället för tillstånd används godkännande eller beslut om godkännande. I de rättshandlingar som avses i momenten är det i sak inte fråga om tillstånd, eftersom myndighetens beslut inte gäller rätt att göra någonting, utan fartygets nationalitet som är grund för rättigheterna.

1 b §. *Godkännande som finskt av fartyg som hyrs till Finland utan besättning.* Det föreslås att det till sjölagens 1 kap. fogas en ny paragraf om godkännande som finskt av fartyg som hyrs till Finland med stöd av ett bareboat-avtal, det vill säga ett fartyg som befraktats till Finland utan besättning, i en situation där fartyget kvarstår i fråga om äganderätt i den främmande statens fartygsregister. I och med paragrafen blir dubbelregistrering av fartyg möjlig när det gäller fartyg som befraktas till Finland med stöd av avtal om bareboat-befraktning. Den dubbelregistrering på viss tid som möjliggörs genom paragrafen blir ett undantag från kapitlets 1 § som innehåller bestämmelser om när ett fartyg kan betraktas som finskt. Om ett fartyg befraktas till Finland med stöd av ett bareboat-avtal och fartyget samtidigt avförs ur registret i den andra staten, tillämpas dock sjölagens 1 kap. 1 § som för närvarande. I så fall är det inte fråga om dubbelregistrering.

Dubbelregistrering tillåts endast i de fall där ett fartyg befraktas till Finland, det vill säga vid inbefraktning av fartyg. Paragrafen gör inte dubbelregistrering möjlig när ett finskägt fartyg tillfälligt registreras i en annan stat genom utbefraktning och under denna tid för den andra statens flagg. Bestämmelserna ska gälla fartyg som används i handelssjöfart och som ska registreras eller kan registreras i enlighet med lagen om fartygsregister. Av 110 § 6 mom. i sjötrafiklagen (782/2019) följer att dubbelregistrering inte är möjlig när det gäller båtar.

Hemorten för ett fartyg som godkänts som finskt med stöd av paragrafen bestäms enligt sjölagens 1 kap. 4 § på motsvarande sätt som för andra finska fartyg.

I den föreslagna paragrafens 1 mom. föreskrivs om förutsättningar för att Transport- och kommunikationsverket ska godkänna ett utländskt till Finland utan besättning befraktat fartyg (*bareboat-befraktning*) för viss tid som finskt, och för att fartyget i så fall fråga om användning kan i Finland införas i trafik- och transportregistret i enlighet med lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland i enlighet med fartygsregisterlagen (512/1993). Vid bareboat-befraktning utrustar och bemannar bareboat-befraktaren fartyget för sin egen räkning och svarar för fartygets driftskostnader. Bareboat-befraktaren ansvarar för både fartygets kommersiella och nautiska ledning. I rättsligt avseende är bareboat-befraktaren fartygets redare. Bareboat-befraktning skiljer sig till exempel från tidsbefraktning som innebär att bareboat-befraktaren är skyldig att bemanna och utrusta fartyget för bortfraktarens räkning medan bortfraktaren svarar för kostnader för fartygets resa så som bränsle och sjöfartsavgifter.

Enligt momentets 1 punkt ska befraktaren vara antingen finsk medborgare eller en finsk juridisk person, eller medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en juridisk person som grundats enligt lagstiftningen i en sådan stat, och vars stadgeenliga säte, centralförvaltning eller huvudkontor finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Med befraktaren avses den som befraktar, det vill säga hyr fartyget av dess ägare för egen användning. Vid dubbelregistrering ska befraktaren, inte fartygets ägare, uppfylla de förutsättningar som anges i paragrafen för att fartyget ska godkännas som finskt. På detta sätt säkerställs

RP 9/2021 rd

att kravet på ett verkligt samband mellan fartyget och registreringslandet i havsrättskonventionens artikel 91 uppfylls. Om befraktaren inte är finsk medborgare eller en finsk juridisk person, utan medborgare eller juridisk person i en EES-stat, ställs ett ytterligare krav i paragrafens 2 mom. som gäller befraktarens ombud.

I det föreslagna momentets 2 punkt förutsätts för godkännande av ett fartyg som finskt att fartygets drift leds och kontrolleras från Finland. Detta motsvarar bestämmelserna 1 kap. 1 § i den gällande sjölagen. I den nämnda paragrafen ställs ett motsvarande krav för att ett fartyg ska godkännas som finskt. Förutsättningen är central för att syftet med dubbelregistreringssystemet ska uppfyllas.

I det föreslagna momentets 3 punkt förutsätts att fartygets befraktare åtar sig att svara för alla skyldigheter som följer av att fartyget temporärt registreras i Finland. Befraktaren ska alltså bland annat åta sig att svara för löne- och andra fordringar som föranleds av anställningsförhållanden och för arbetsgivarens socialförsäkringsavgifter och skatter. Dessutom har arbetstagarna tillgång till sjöpanträtt enligt 3 kap. i sjölagen. Enligt 2 § 3 mom. i det nämnda kapitlet gäller sjöpanträtt även om fordringen riktar sig mot en sådan ägare som inte är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller annars har hand om fartygets drift i redarens ställe. Arbetstagarna har alltså sjöpanträtt i fartyget för fordringar som riktar sig mot fartygets befraktare. Sjöpanträtt i fartyget gäller även om fartyget övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras inom ett år från det att fordringen uppkom, om fartyget inte före det blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Enligt 3 kap. 18 § i sjölagen tillämpas lagens bestämmelser om sjöpanträtt när en sådan rätt görs gällande inför en finsk myndighet. Enligt 2 mom. i samma paragraf har, när annan sjöpanträtt riktas mot ett fartyg än de som det föreskrivs om i den finska sjölagen, sådana rättigheter förmånsrätt först efter sådan sjöpanträtt som det föreskrivs om i lagen.

I händelse av arbetsgivarens insolvens tryggas betalningen av arbetstaganas fordringar enligt lagen om lönegaranti för sjömän (1108/2000) när arbetstagarna omfattas av lagen om sjöarbetsavtal (756/2011). Ansökan om att en fordran ska betalas ska göras medan sjöpanträtt gäller. Fordringar som betalas enligt lönegarantin jämte samtliga rättigheter övergår till staten den dag beslutet ges (inklusive sjöpanträtt).

I det föreslagna momentets 4 punkt förutsätts att fartygets ägare, inteckningshavare och panthavare har lämnat ett skriftligt samtycke till att fartyget införs i register i Finland. Fartygets ägare samtycker i och med det till att ägarens befogenheter när det gäller fartyget begränsas sig till frågor som gäller fartygets ägande och inteckningar. Befraktaren bestämmer i allt som gäller användningen av fartyget under finsk flagg.

Det är viktigt att inteckningshavares ställning tryggas vid dubbelregistrering av fartyg. Därför föreskrivs i denna punkt att en förutsättning för godkännande också är att inteckningshavare och panthavare har gett ett skriftligt samtycke till arrangemanget. Bestämmelsen grundar sig på artikel 15 i 1993 års konvention om sjöpanträtt och fartygsinteckning där det förutsätts att den behöriga myndigheten i den tillfälliga flaggstaten kontrollerar att det finns ett samtycke till registreringen i användningsregistret. Även om konventionen inte har trätt i kraft internationellt ligger konventionens principer till grund för lagstiftningen om dubbelregistrering i Danmark och Norge. Inteckningshavarnas och panthavarnas ställning betonas i synnerhet vid exekutiv försäljning då olika fordringars förmånsrätt aktualiseras. Ur inteckningshavarnas och panthavarnas synvinkel är det viktigt att ställningen för deras fordringar inte försvagas i förhållande till andra fordringar vid ett flaggbyte. Därför är det av vikt för dem att känna till vad den tillfäl-

RP 9/2021 rd

liga flaggstatens lagstiftning föreskriver om tryggheten av deras rättigheter. Enligt den föreslagna paragrafens 4 mom. tillämpas lagstiftningen i den stat som för ägarregister på fartygsin-teckning.

Vidare föreskrivs i det föreslagna momentets 5 punkt att en förutsättning för godkännande är att den stat som för ägarregister har gett ett skriftligt tillstånd till att fartyget registreras i Finland. Dubbelregistrering är inte möjligt om det inte är tillåtet enligt både ägarregisterstatens och användningsregisterstatens lagstiftning. Därför är det nödvändigt att registermyndigheten i den stat som för ägarregister ger tillstånd till att fartyget registreras i användningsregister i Finland. I så fall antecknar registermyndigheten också som brukligt att fartyget för viss tid har införts i finskt register i fråga om användning. Detta är en viktig uppgift bland annat för inteckningshava-re och andra fordringsägare. Tillståndet från myndigheten som för äganderätsregister kan framgå av ett intyg eller motsvarande officiell redogörelse.

Vidare föreslås att det i 6 punkten förutsätts att registreringen av fartyget ska bedömas främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den. Detta motsvarar 1 kap. 1 § 4 mom. 4 punkten i den gällande sjölagen. Bestämmelsen ska styra myndighetens ändamålsenlighetspröv-ning så att lagens syfte kan beaktas vid beslutsprövningen av godkännandet.

I paragrafens 2 mom. ställs ett ytterligare villkor som tillämpas om befraktaren inte är finsk medborgare eller juridisk person utan medborgare eller juridisk person i en stat som hör till EES. I så fall förutsätts utöver att villkoren i 1 mom. uppfylls att befraktaren, om denne inte själv ansvarar för ledningen och kontrollen av fartygets drift, utser ett ombud som har sin sta-digvarande hemkommun och bostad i Finland som ska ansvara för ledningen och kontrollen av fartyget. Detta motsvarar bestämmelserna i 1 kap. 1 § i sjölagen. I den nämnda paragrafen ställs ett motsvarande villkor för godkännande av ett fartyg som finskt, fartygets ägare är en medbor-gare eller en juridisk person i en stat som hör till EES.

Dubbelregistrering är att ett fartyg godkänns för en viss tid som finskt. I paragrafens 3 mom. föreskrivs därför om en övre gräns för denna tid. Godkännande ska beviljas för samma tid som avtalet om bareboat-befraktningen, men högst för fem år i sänder. Dubbelregistrering är ett tem-porärt arrangemang och det ansågs vara viktigt för tillsynen att det finns en övre gräns för god-kännandets giltighetstid. Det betyder att användningen av ett fartyg under finsk flagg på grund-val av ett avtal om bareboat-befraktning också utvärderas med fem års mellanrum. Avtalet om bareboat-befraktningen kan dock också vara längre än fem år. Maximitiden på fem år är inte heller i dessa fall ett problem, eftersom befraktaren alltid kan ansöka om nytt tillstånd för god-kännande av fartyget som finskt. Om detta föreskrivs det uttryckligen i momentet. Om förut-sättningarna i 1 mom. för godkännande fortfarande uppfylls, ska det inte finnas hinder för be-viljande av godkännandet. I så fall är det fråga om ett nytt beslut om godkännande. Men det är också möjligt att lagstiftningen i ägarregisterstaten kan påverka godkännandets giltighetstid. Om registermyndigheten i ägarregisterstaten har gett tillstånd till registrering av ett fartyg i Fin-land för en viss tid som är kortare än fem år, kan inte godkännanden enligt den föreslagna pa-ragrafen beviljas för en längre tid än ägarregistrets tillstånd, även om avtalet om bareboat-be-fraktning är gjort för en längre tid.

I den föreslagna paragrafens 4 mom. föreskrivs om i vilka situationer ett godkännande måste återkallas. Enligt momentet ska Transport- och kommunikationsverket för det första återkalla ett godkännande om förutsättningarna för godkännandet i 1–2 mom. inte längre uppfylls, och ifall avvikelserna inte kan betraktas som ringa. Befraktaren är enligt 218 § i lagen om transport-service skyldig att till registerföraren anmäla förändringar i de uppgifter som införts i registret. Också enligt 16 § i fartygsregisterlagen ska ägaren anmäla skriftligen till registret om det har

RP 9/2021 rd

skett ändringar i omständigheterna som ska antecknas i registret. Förutsättningar som leder återkallande av godkännandet kan närmast vara andra förutsättningar än förutsättningar som hänför sig till inteckningshavares och panthavares samtycke. Om inteckningshavare och panthavare har gett sitt samtycke till dubbelregistreringen, måste det anses rimligt att samtycket inte kan annulleras om det inte har skett förändringar som ansluter sig till förutsättningarna för registreringen. Återkallande av godkännandet är oftast en åtgärd som på ett avgörande sätt påverkar bareboat-befraktarens verksamhet. Därför föreskrivs i momentet att den som beviljats godkännande måste innan det återkallas ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken. Det kan till exempel vara möjligt att befraktaren kan korrigera situationen så att det inte längre är aktuellt att återkalla godkännandet.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett godkännande också på skriftlig begäran av bareboat-befraktaren. Om en omorganisering av användningen av fartyget leder till att man inte längre vill fortsätta dubbelregistreringen trots att godkännandet är i kraft, ska bareboat-befraktaren ha rätt att begära att godkännandet återkallas och fartyget avförs ur registret i Finland.

I den föreslagna paragrafens 5 mom. föreskrivs om lagar som tillämpas på fartyg som är införda i trafik- och transportregistret eller Ålands fartygsregister. När en stat beviljar ett fartyg statens nationalitet eller rätt att föra statens flagg, får staten rättigheter och skyldigheter visavi fartyget.

Finlands lag ska tillämpas på fartyg som godkänts som finska med stöd av den föreslagna paragrafen på samma sätt som på finska fartyg. På fartygen tillämpas alltså till exempel finsk arbets- och sociallagstiftning på samma sätt som på andra fartyg som är införda i trafik- och transportregistret eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Bareboat-befraktaren ska betraktas som fartygets redare och ansvara för de skyldigheter som uppstår när ett fartyg registreras i trafik- och transportregistret eller fartygsregistret.

Ett undantag på grund av dubbelregistreringens art utgör enligt momentet dock frågor som gäller fartygets äganderätt och inteckningar i fartyget som omfattas av lagstiftningen i den stat där fartygets äganderätt har registrerats. På ett sådant fartyg tillämpas alltså inte lagen om inteckning i fartyg (211/1927). Det är därför inte heller möjligt att fastställa inteckning i fartyget i Finland. Den föreslagna bestämmelsen grundar sig på 1993 års konvention om panträtt i fartyg och fartygsinteckning som det redogjordes för ovan. I artikel 15 i konventionen konstateras att lagstiftningen i den stat som för ägarregister är avgörande i fråga om fartygsinteckningar. Detta gäller fastställande och erkännande av fartygsinteckningar och deras förmånsrätt. Även om konventionen inte har trätt i kraft internationellt har principerna bland annat varit grund för lagstiftningen om dubbelregistrering i Norge och Danmark.

Med stöd av 5 mom. ska det också vara möjligt att tillämpa beredskapslagen (1552/2011) på ett fartyg som godkänts som finskt, inklusive lagens bestämmelser om tryggnad av sjötransporter och skyldighet att överlåta fartyg. Till exempel ska också Transport- och kommunikationsverket beakta att beredskapslagens bestämmelser förverkligas när verket överväger möjligheten att avföra ett fartyg ur registret i Finland. Bareboat-befraktade fartyg omfattas till exempel av bestämmelsen i beredskapslagens 112 § 4 punkt enligt vilken försvarsmakten kan ålägga befraktaren att överlåta ett fartyg i försvarsmaktens besittning.

Enligt den föreslagna paragrafens 6 mom. kan närmare bestämmelser om ansökan om godkännande och innehållet i ansökan samt den utredning som ska bifogas utfärdas genom förordning av statsrådet.

7.2 Fartygsregisterlagen

9 §. *Anteckningar som ska införas i registret.* Enligt förslaget fogas en ny 5 och 6 punkt till fartygsregisterlagens 9 § 2 mom. I den nya 5 punkten föreskrivs att när ett fartyg som har godkänts med stöd av 1 kp. 1 § 4 mom. i sjölagen ska den sista registreringsdagen antecknas i registret. Enligt den 6 punkten ska utöver den sista registreringsdagen också den stat där äganderätten är registrerad antecknas i registret om ett fartyg har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen.

I 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande lagen att också inteckningar som har fastställts i fartyget och uppgifter om utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar uppgifterna ska antecknas i registret. Dessutom föreslås att det föreskrivs i momentet att inteckningar som har fastställts i fartyget däremot inte ska antecknas i registret när det gäller fartyg som avses i 2 mom. 6 punkten.

17 §. *Registrering av fartyg som överförs från utlandet.* I 1 mom. föreslås att det föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande lagen om en huvudregel enligt vilken ett fartyg som blivit finskt får registreras först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländska registret, eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska registret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan. Dessutom föreslås att det föreskrivs om ett undantag, enligt vilket 1 mom. inte tillämpas på ett fartyg som har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen.

31 §. *Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg.* I 1 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande lagen om registermyndighetens möjlighet att avföra ett fartyg ur registret samt registermyndighetens skyldighet att ge fartygets ägare tillfälle att bli hörd före avregistreringen. Dessutom föreslås att det föreskrivs att registermyndigheten är skyldig att ge en befraktare som hyr ett fartyg utan besättning tillfälle att bli hörd om fartyget har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Närmare bestämmelser om ansökan om det godkännande som det föreskrivs om i 1 kap. 1 b § i sjölagen samt om innehållet i ansökan och den utredning som ska fogas till ansökan utfärdas med stöd av 6 mom. i nämnda paragraf genom förordning av statsrådet. Godkännande kan med stöd av förordningen sökas av fartygets befraktare när det gäller ett fartyg som hyrs utan besättning.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna ska träda i kraft våren 2021.

10 Verkställighet och uppföljning

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket i egenskap av registermyndighet ska följa konsekvenserna av de föreslagna ändringarna. Ändringen ingår i ministe-

riets utvärderingsplan för perioden 2020–2025. Om konsekvenserna och uppnåendet av de uppställda målen ska senast fem år efter att ändringarna har trätt i kraft att göras en mer omfattande uppföljningsstudie.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Målet har varit att utforma förutsättningarna för godkännande av ett fartyg som finskt och bestämmelserna om beviljande av godkännandet så att de är tillräckligt noggrant avgränsade och uppfyller kraven på jämlikhet och rättssäkerhet.

Föreslagna 1 b § 6 mom. innehåller ett bemyndigande att utfärda förordning enligt vilket närmare bestämmelser om hur man ansöker om godkännande av ett fartyg som finskt samt om innehållet i ansökan och den utredning som ska bifogas ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet att utfärda normer har angivits så noggrant och exakt som möjligt. Det föreslagna bemyndigandet att utfärda normer gäller endast ansökan om det nämnda godkännandet och innehållet i ansökan, medan grunderna för den rättsliga ställningen bestäms enligt bestämmelserna i lagen. Det föreslagna bemyndigandet att utfärda normer anses således inte strida mot grundlagens 80 §.

I 1 b § 4 mom. föreskrivs enligt förslaget om situationer när det godkännande som avses i paragrafen ska återkallas. Förslaget kan alltså granskas i förhållande till näringsfriheten som tryggas i 18 § i grundlagen (731/1999). Grundlagsutskottet har i sin praxis granskat näringsverksamhet som enligt lag kräver tillstånd mot bakgrund av näringsfriheten som tryggas i grundlagens 18 § 1 mom. Grundlagsutskottet har ansett att det med avseende på proportionalitetsprincipen i bestämmelser om återkallande av tillstånd är nödvändigt att möjligheten att återkalla ett tillstånd är kopplad till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser (t.ex. GrUU 19/2002 rd, s. 2/II), och till att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndsinnehavaren inte har lett till att de uppenbara bristerna i verksamheten har korrigerats (t.ex. GrUU 40/2002 rd, s. 4/II). I momentet föreskrivs att ett villkor för återkallandet är att avvikelser från förutsättningarna för beviljande av godkännande inte kan anses vara ringa.

Återkallande av ett godkännande är ur bareboat-befraktarens synvinkel oftast en åtgärd som på ett avgörande sätt påverkar befraktarens verksamhet. I momentet förutsätts också att den som har fått ett godkännande innan det återkallas ges tillfälle att lämna sin förklaring i saken. Befraktaren får alltså en sista möjlighet att korrigera situationen så att det inte längre är aktuellt att återkalla godkännandet.

Dessutom kan konstateras att den föreslagna regleringen inte kommer att utgöra en betydande möjlighet att ingripa i näringsfriheten, eftersom förfarandet enligt förslaget endast gäller sådan dubbelregistrering som enligt gällande bestämmelser inte är möjlig för näringsidkare. Den föreslagna regleringen är därför mer tillåtande än begränsande av näringsverksamheten.

Med stöd av vad som framförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

RP 9/2021 rd

1.

Lag

om ändring av 1 kap. i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen (674/1994) 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 4 mom. 2 punkten och 6–8 mom.
och i 1 a § 2 mom. det inledande stycket och 3–6 mom., sådana de lyder i lag 991/2018, samt
fogas till 1 kap. en ny 1 b § som följer:

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

1 §

Ett fartygs nationalitet

I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland och som avses i fartygsregisterlagen (512/1993).

I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

Ett beslut om ett sådant godkännande som avses i 4 mom. ska förenas med villkor som Transport- och kommunikationsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om giltighetstid. Beslut kan fattas för högst två år i sänder. Ett nytt beslut kan fattas när det föregående beslutets giltighetstid har gått ut.

Om förutsättningarna för beslut om ett godkännande som avses i 2 eller 4 mom. inte längre föreligger eller om de villkor som ställs för ett godkännande som avses i 4 mom. inte iakttas och avvikelserna inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla godkännandet. Innan ett godkännande återkallas ska den som fått godkännandet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Närmare bestämmelser om ansökan om beslut om godkännande enligt 2 och 4 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om villkor som godkännande enligt 4 mom. ska förenas med får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 a §

Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i en annan stats fartygsregister

Transport- och kommunikationsverket får för att främja varvsindustrin och sysselsättningen i Finland ge sitt godkännande till att ett fartyg som enligt 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i den staten, om

Ett godkännande som avses i 2 mom. ska förenas med de villkor som Transport- och kommunikationsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om godkännandets giltighetstid. Godkännandet beviljas för viss tid och kan vara i kraft högst så länge som befraktningsavtalet om fartygets användning eller besittning gäller. Godkännandet ska förenas med villkor som förbjuder överföring av fartyget vidare till ett fartygsregister i ett tredjeland.

Om förutsättningarna enligt 2 mom. för beviljande av godkännande inte längre föreligger eller om de villkor som godkännandet förenats med enligt 3 mom. inte iakttas och avvikelser inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla godkännandet. Innan beslut om återkallande fattas ska den som fått godkännandet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Ett i 2 mom. avsett godkännande upphör att gälla om fartyget eller en andel i det säljs till utlandet så att fartyget enligt 1 § 1 mom. upphör att vara finskt.

Närmare bestämmelser om ansökan om godkännande enligt 2 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om innehållet i beslut om återkallande enligt 4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 b §

Godkännande som finskt av ett fartyg som hyrs utan besättning

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 § kan Transport- och kommunikationsverket i enlighet med denna paragraf på ansökan av befraktaren som finskt även godkänna ett utländskt fartyg som har hyrts till Finland utan besättning, om

1) fartygets befraktare är finsk medborgare eller finsk juridisk person eller medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

2) fartygets drift leds och kontrolleras från Finland,

3) fartygets befraktare åtar sig att svara för alla skyldigheter som föranleds av att fartyget för en viss tid införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

4) fartygets ägare, inteckningshavare och panthavare har lämnat skriftligt samtycke till att fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland, och

5) registermyndigheten i den stat i vilken äganderätten till fartyget har registrerats, har lämnat skriftligt samtycke till att fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland, och

6) registreringen av fartyget bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.

Om befraktaren för ett fartyg som hyrts utan besättning är en i 1 mom. 1 punkten avsedd medborgare eller juridisk person i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

RP 9/2021 rd

förutsätts utöver vad som föreskrivs ovan att befraktaren, ifall befraktaren inte ansvarar för fartyget i enlighet med 1 mom. 2 punkten, för skötseln av denna uppgift utser ett ombud som har sin stadigvarande hemkommun och bostad i Finland.

Ett beslut om ett godkännande som avses i 1 mom. kan fattas för den tid som avtalet om befraktning gäller, dock högst för fem år i sänder. Ett nytt beslut kan fattas när det föregående godkännandets giltighetstid har gått ut.

Om förutsättningarna för beviljande av godkännande inte längre föreligger och avvikelsen inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla godkännandet. Innan ett godkännande återkallas ska befraktaren som hyrt fartyget utan besättning ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken. Transport- och kommunikationsverket ska också återkalla ett godkännande på skriftlig begäran av befraktaren.

På ett fartyg som med stöd av denna paragraf är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland tillämpas finsk lag, med undantag för frågor som gäller fartygets ägande och in-teckning i fartyget, vilka omfattas av lagstiftningen i den stat där äganderätten till fartyget har registrerats. In-teckning i fartyget får inte fastställas i Finland.

Bestämmelser om ansökan om det godkännande som avses i 1 mom. samt innehållet i ansökan och den utredning som ska fogas till ansökan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

2.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fartygsregisterlagen (512/1993) 9 § 2 och 3 mom., 17 § 1 mom. och 31 § 1 mom., sådana de lyder, 9 § 2 mom. delvis ändrad i lag 145/2017 och 9 § 3 mom., 17 § 1 mom. och 31 § 1 mom. i lag 310/2018, som följer:

9 §

Anteckningar som ska införas i registret

I registret antecknas

- 1) fartygets registreringstid, registernummer, namn, tidigare namn, hemort, signalbokstäver och fartygets IMO-nummer,
- 2) fartygets art, dräktighet, mått, byggare, byggnadstid och byggnadsort samt fartygets användningsändamål,
- 3) ägarens namn, nationalitet och hemort samt storleken av ägarens andel; om ägaren är finsk, antecknas även personbeteckning, handelsregisternummer eller annat samfundssignum,
- 4) om fartyget tillhör ett partrederi, antecknas beträffande huvudredaren de uppgifter som avses i punkt 3, samt varje ägares andel i fartyget,
- 5) om fartyget har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 § 4 mom. i sjölagen, den sista registreringsdagen,
- 6) om fartyget har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen, den stat där äganderätten till fartyget är registrerad och den sista registreringsdagen.

I registret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter. Om det gäller ett fartyg som avses i 2 mom. 6 punkten antecknas dock inte inteckningar som har fastställts i fartyget.

17 §

Registrering av fartyg som överförts från utlandet

Om ett utländskt fartyg har blivit finskt, får det registreras först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländska registret eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska registret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan. Detta moment tillämpas dock inte på ett fartyg som har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen.

RP 9/2021 rd

31 §

Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg

Om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd. Om det gäller ett fartyg som har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen, ska befraktaren som har hyrt fartyget utan besättning dessutom ges tillfälle att bli hörd.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 18.2.2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring av 1 kap. i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i sjölagen (674/1994) 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 4 mom. 2 punkten och 6-8 mom. och i 1 a § 2 mom. det inledande stycket och 3-6 mom., sådana de lyder i lag 991/2018, samt *fogas* till 1 kap. en ny 1 b § som följer:

Gällande lydelse

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

1 §

Ett fartygs nationalitet

Föreslagen lydelse

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

1 §

Ett fartygs nationalitet

I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland.

I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland,

Ett tillstånd som avses i 4 mom. ska förenas med villkor som Transport- och kommunikationsverket anser behövliga samt innehålla

I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i *det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland och som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) och.*

I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Transport- och kommunikationsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i *trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,*

Ett beslut om ett sådant godkännande som avses i 4 mom. ska förenas med villkor som Transport- och kommunikationsverket anser

Gällande lydelse

uppgift om tillståndets giltighetstid. Tillstånd kan beviljas för högst två år i sänder.

Om förutsättningarna i 2 mom. för godkännande eller i 4 mom. för beviljande av tillstånd inte längre föreligger eller om de villkor som det i 4 mom. avsedda tillståndet förenats med inte iakttas och avvikelserna inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla godkännandet eller tillståndet. Innan ett godkännande eller tillstånd återkallas ska den som fått godkännandet eller tillståndet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Närmare bestämmelser om ansökan om godkännande enligt 2 mom. eller tillstånd enligt 4 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om villkor som tillstånd enligt 4 mom. ska förenas med får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 a §

Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i en annan stats fartygsregister

Transport- och kommunikationsverket får för att främja varvsindustrin och sysselsättningen i Finland ge tillstånd till att ett fartyg som enligt 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i den staten, om

Ett tillstånd som avses i 2 mom. ska förenas med de villkor som Transport- och kommunikationsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om tillståndets giltighetstid. Tillståndet beviljas för viss tid och kan vara i kraft högst så länge som befraktningsavtalet om fartygets användning eller besittning gäller. Tillståndet ska förenas med villkor som förbjuder överföring av fartyget vidare till ett fartygsregister i ett tredjeland.

Föreslagen lydelse

behövliga samt innehålla uppgift om giltighetstid. Beslut kan fattas för högst två år i sänder. Ett nytt beslut kan fattas när det föregående beslutets giltighetstid har gått ut.

Om förutsättningarna för beslut om ett godkännande som avses i 2 eller 4 mom. inte längre föreligger eller om de villkor som ställs för ett godkännande som avses i 4 mom. inte iakttas och avvikelserna inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla godkännandet. Innan ett godkännande återkallas ska den som fått godkännandet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Närmare bestämmelser om ansökan om beslut om godkännande enligt 2 och 4 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om villkor som godkännande enligt 4 mom. ska förenas med får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 a §

Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i en annan stats fartygsregister

Transport- och kommunikationsverket får för att främja varvsindustrin och sysselsättningen i Finland ge sitt godkännande till att ett fartyg som enligt 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i den staten, om

Ett godkännande som avses i 2 mom. ska förenas med de villkor som Transport- och kommunikationsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om godkännandets giltighetstid. Godkännandet beviljas för viss tid och kan vara i kraft högst så länge som befraktningsavtalet om fartygets användning eller besittning gäller. Godkännandet ska förenas med villkor som förbjuder överföring av fartyget vidare till ett fartygsregister i ett tredjeland.

Gällande lydelse

Om förutsättningarna enligt 2 mom. för beviljande av *tillstånd* inte längre föreligger eller om de villkor som *tillståndet* förenats med enligt 3 mom. inte iakttas och avvikelsen inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla *tillståndet*. Innan beslut om återkallande fattas ska den som fått *tillståndet* ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Ett i 2 mom. avsett *tillstånd* upphör att gälla om fartyget eller en andel i det säljs till utlandet så att fartyget enligt 1 § 1 mom. upphör att vara finskt.

Närmare bestämmelser om ansökan om *tillstånd* enligt 2 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om innehållet i beslut om återkallande enligt 4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(nya)

Föreslagen lydelse

Om förutsättningarna enligt 2 mom. för beviljande av *godkännande* inte längre föreligger eller om de villkor som *godkännandet* förenats med enligt 3 mom. inte iakttas och avvikelsen inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla *godkännandet*. Innan beslut om återkallande fattas ska den som fått *godkännandet* ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Ett i 2 mom. avsett *godkännande* upphör att gälla om fartyget eller en andel i det säljs till utlandet så att fartyget enligt 1 § 1 mom. upphör att vara finskt.

Närmare bestämmelser om ansökan om *godkännande* enligt 2 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om innehållet i beslut om återkallande enligt 4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 b §

Godkännande som finskt av ett fartyg som hyrs utan besättning

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 § kan Transport- och kommunikationsverket i enlighet med denna paragraf på ansökan av befraktaren som finskt även godkänna ett utländskt fartyg som har hyrts till Finland utan besättning, om

1) fartygets befraktare är finsk medborgare eller finsk juridisk person eller medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

2) fartygets drift leds och kontrolleras från Finland,

3) fartygets befraktare åtar sig att svara för alla skyldigheter som föranleds av att fartyget för en viss tid införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

4) fartygets ägare, inteckningshavare och panthavare har lämnat skriftligt samtycke till

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

att fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland, och

5) registermyndigheten i den stat i vilken äganderätten till fartyget har registrerats, har lämnat skriftligt samtycke till att fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland, och

6) registreringen av fartyget bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.

Om befraktaren för ett fartyg som hyrts utan besättning är en i 1 mom. 1 punkten avsedd medborgare eller juridisk person i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet förutsätts utöver vad som föreskrivs ovan att befraktaren, ifall befraktaren inte ansvarar för fartyget i enlighet med 1 mom. 2 punkten, för skötseln av denna uppgift utser ett ombud som har sin stadigvarande hemkommun och bostad i Finland.

Ett beslut om ett godkännande som avses i 1 mom. kan fattas för den tid som avtalet om befraktning gäller, dock högst för fem år i sänder. Ett nytt beslut kan fattas när det föregående godkännandets giltighetstid har gått ut.

Om förutsättningarna för beviljande av godkännande inte längre föreligger och avvikelser inte kan betraktas som ringa, ska Transport- och kommunikationsverket återkalla godkännandet. Innan ett godkännande återkallas ska befraktaren som hyrt fartyget utan besättning ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken. Transport- och kommunikationsverket ska också återkalla ett godkännande på skriftlig begäran av befraktaren.

På ett fartyg som med stöd av denna paragraf är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland tillämpas finsk lag, med undantag för frågor som gäller fartygets ägande och in-teckning i fartyget, vilka omfattas av lagstiftningen i den stat där äganderätten till fartyget har registrerats. In-teckning i fartyget får inte fastställas i Finland.

Bestämmelser om ansökan om det godkännande som avses i 1 mom. samt innehållet i ansökan och den utredning som ska fogas till

RP 9/2021 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse
ansökan utfärdas genom förordning av stats-
rådet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i fartygsregisterlagen (512/1993) 9 § 2 och 3 mom., 17 § 1 mom. och 31 § 1 mom., sådana de lyder, 9 § 2 mom. delvis ändrad i lag 145/2017 och 9 § 3 mom., 17 § 1 mom. och 31 § 1 mom. i lag 310/2018, som följer:

Gällande lydelse

9 §

Anteckningar som ska införas i registret

Föreslagen lydelse

9 §

Anteckningar som ska införas i registret

I registret antecknas

1) fartygets registreringstid, registernummer, namn, tidigare namn, hemort, signalbokstäver och fartygets IMO-nummer,

2) fartygets art, dräktighet, mått, byggare, byggnadstid och byggnadsort samt fartygets användningsändamål,

3) ägarens namn, nationalitet och hemort samt storleken av ägarens andel; om ägaren är finsk, antecknas även personbeteckning, handelsregisternummer eller annat samfundssignum, *samt*

4) om fartyget tillhör ett partrederi, antecknas beträffande huvudredaren de uppgifter som nämns i punkt 3, samt varje ägares andel i fartyget.

(nya)

(nya)

I registret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.

I registret antecknas

1) fartygets registreringstid, registernummer, namn, tidigare namn, hemort, signalbokstäver och fartygets IMO-nummer,

2) fartygets art, dräktighet, mått, byggare, byggnadstid och byggnadsort samt fartygets användningsändamål,

3) ägarens namn, nationalitet och hemort samt storleken av ägarens andel; om ägaren är finsk, antecknas även personbeteckning, handelsregisternummer eller annat samfundssignum,

4) om fartyget tillhör ett partrederi, antecknas beträffande huvudredaren de uppgifter som avses i punkt 3, samt varje ägares andel i fartyget,

5) *om fartyget har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 § 4 mom. i sjölagen, den sista registreringsdagen,*

6) *om fartyget har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen, den stat där äganderätten till fartyget är registrerad och den sista registreringsdagen.*

I registret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter. *Om det gäller ett fartyg som avses i 2 mom. 6 punkten antecknas dock inte inteckningar som har fastställts i fartyget.*

RP 9/2021 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

Registrering av fartyg som överförs från utlandet

Om ett utländskt fartyg har blivit finskt, får det registreras först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländska registret eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska registret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan.

17 §

Registrering av fartyg som överförs från utlandet

Om ett utländskt fartyg har blivit finskt, får det registreras först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländska registret eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska registret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan. *Detta moment tillämpas dock inte på ett fartyg som har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen.*

31 §

Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg

Om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.

31 §

Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg

Om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd. *Om det gäller ett fartyg som har godkänts som finskt med stöd av 1 kap. 1 b § i sjölagen, ska befraktaren som har hyrt fartyget utan besättning dessutom ges tillfälle att bli hörd.*

Denna lag träder i kraft den 20 .