

# Regeringens proposition 1994/95:81



Prop.  
1994/95:81

Upphävande av skeppsklarerarförordningen  
(1934:119)

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 20 oktober 1994

*Ingvar Carlsson*

*Ines Uusmann*  
(Kommunikationsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att skeppsklarerarförordningen (1934:119) upphävs då den är otidsenlig. När förordningen infördes ansåg man att det behövdes lagstiftning om hur redaren skulle kommunicera med myndigheter och lösa praktiska förutsättningar för ett hamnanlöp. Den moderna tekniken har medfört att behovet av en reglering minskat. Information finns tillgänglig på ett nytt sätt och kan genom informationsteknologin överföras enklare och snabbare. Auktorisation av skeppsklarerare motiveras inte heller av något större allmänt intresse. Internationellt sett är det ovanligt med en statlig reglering av skeppsklarerarverksamheten.

1	Förslag till riksdagsbeslut . . . . .	3
2	Förslag till lag om upphävande av skeppsklarerarförordningen (1934:119). . . . .	3
3	Ärendet och dess beredning . . . . .	3
4	Skeppsklarering . . . . .	3
5	Upphävande av skeppsklarerarförordningen (1934:119) . . . . .	4
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över Sjöfartsverkets förslag om en ny lag om skeppsklarering. . . . .	7
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över Kommunikationsdepartementets promemoria om avreglering av skeppsklarerarverksamheten. . . . .	8
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde . . . . .		9

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om upphävande av skeppsklarerarförordningen (1934:119).

## 2 Förslag till lag om upphävande av skeppsklarerarförordningen (1934:119).

Härigenom föreskrivs att skeppsklarerarförordningen (1934:119) skall upphöra att gälla vid utgången av år 1994.

## 3 Ärendet och dess beredning

Sjöfartsverket har i en skrivelse den 23 mars 1992 till regeringen lämnat ett förslag till en ny lag om skeppsklarering. Skrivelsen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. En sammanställning av remissyttrandena finns i Kommunikationsdepartementets ärende (dnr K92/1084/RS).

Med beaktande av remissvaren har det inom Kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria om avreglering av skeppsklarerarsamheten. Även promemorian har remitterats och remissinstanserna framgår av *bilaga 2*. Också dessa remissyttranden finns i Kommunikationsdepartementets ärende (dnr K92/1084/RS).

## 4 Skeppsklarering

Skeppsklarerarens huvudfunktion är att som ombud för eller anställd av en redare eller tidsbefraktare se till att de handlingar som erfordras för ett fartygs klarering lämnas in korrekt ifyllda till vederbörande myndighet. Skeppsklareraren skall dessutom underrätta befälhavaren om vilka författningar som gäller för sjöfarten och om det behövs, anskaffa lots, inge handlingar för skeppsmätning och biträda med inkassering av frakt. Han skall även se till att sjöfartsavgifterna betalas. En för redarens eller tidsbefraktarens konkurrenskraft särskilt viktig funktion som skeppsklareraren kan fylla är att träda in som betalningsgarant avseende farleds- och fyravgifter som skall betalas till Tullverket och därigenom möjliggöra en omedelbar avgång för fartyget efter lossning eller lastning. Skeppsklareraren kan även bistå redaren med upphandling av tjänster och varor till fartyget t.ex. assistans av bogserbåtar, utnyttjande av kajplats, lastning och lossning, reparationer och servicearbeten, proviant och drivmedel.

Skeppsklärerarverksamheten regleras i skeppsklärerarförordningen (1934:119). Enligt förordningen krävs det auktorisation för att klarera fartyg. Innan auktorisation meddelas skall Sjöfartsverket inhämta yttrande från vederbörande handelskammare och om det anses nödvändigt från sammanslutningar av utövare av rederinäring och skeppskläreringsverksamhet. Sådan auktorisation kan medges både fysiska och juridiska personer. Antalet auktorisationer uppgick år 1992 till ca 300. Av dessa tillstånd gällde ca 20 för enskild person, 20 för handelsbolag och 260 för aktiebolag. Det utfärdas ca 8 nya auktorisationer per år. Ett tillstånd kan vara tillfälligt och gäller då för viss tid eller i annan begränsad omfattning. Antalet tillfälliga tillstånd var 1992 ca 25 stycken. Ungefär en tredjedel av de tillfälliga tillstånden var tidsbegränsade. Redaren eller hans personal får själva utföra klareringen inom det tulldistrikt där redaren har kontor av stadigvarande beskaffenhet. Det sker i stor utsträckning vad beträffar färjetrafiken, medan den konventionella fraktsjöfarten i huvudsak klareras av skeppsklärerare. Taxa för skeppskläreringsarvoden fastställs av Sjöfartsverket.

## 5 Upphävande av skeppsklärerarförordningen (1934:119)

<p><b>Regeringens förslag:</b> Skeppsklärerarförordningen (1934:119) upphävs.</p>
---

**Sjöfartsverkets förslag:** Sjöfartsverket föreslog en ny lag om skeppsklärerering, då verket menade att skeppsklärerarförordningen (1934:119) var otidsenlig och inte kunde iakttas i alla delar. Verket föreslog att den statliga regleringen av taxorna för skeppsklärererarvoden skulle slopas och att skeppsklärerarna skulle få konkurrera fritt inom sina verksamhetsområden. Däremot ansåg verket att det även fortsättningsvis fanns skäl att behålla kravet på auktorisation av klarerare. Sådan auktorisation skulle dock endast ges till fysiska personer. Skeppsklärerarnas oberoende ställning skulle stärkas och värnas. Befälhavare på fartyg, vilkas redare har fast kontor i Sverige, skulle få möjlighet att klarera sina fartyg själva, vilket motiverades med den förbättring av kommunikationsmöjligheterna som skett under senare år.

**Remissinstanserna:** Sjöfartsverkets skrivelse den 23 mars 1992 fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. Flera remissinstanser ifrågasatte förslaget i dess helhet och menade att det inte behövs en offentligrättslig reglering av skeppsklärerarverksamheten. De remissinstanser som var positiva till förslaget menade att det behövs en reglering så att skeppsklärerering kan bedrivas på ett förtroendefullt sätt.

**Kommunikationsdepartementets promemoria:** Mot bakgrund av remissutfallet av Sjöfartsverkets skrivelse har i promemorian föreslagits att skeppsklarerarförordningen i sin helhet skall upphävas.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har lämnat Kommunikationsdepartementets förslag om upphävande av skeppsklarerarförordningen utan erinran. Sveriges Redareförening, Sveriges Hamn- och Stuveriförbund och Konkurrensverket tillstyrker förslaget. Sjöfartsverket har inga generella invändningar mot förslaget men pekar på att ett stort antal av de fartyg som anlöper endast gör en eller ett par resor på svensk hamn. Dessa är i behov av att på ett säkert sätt kunna välja ett kompetent ombud. Sjöassuradörernas Förening uppger att de inte har några generella invändningar mot förslaget, men pekar på att frågan om skeppsklarerarens försäkringsskydd är väsentlig. Kustbevakningen, Generaltullstyrelsen och Sveriges Skeppsklarerare- och Skeppsmäklareförening förordar däremot auktorisation av klarerare för att klareringen skall kunna bedrivas på ett förtroendefullt sätt. Sveriges Skeppsklarerare- och Skeppsmäklareförening menar att klareringsförfarandet inte har blivit mindre omfattande trots att sättet att kommunicera ändrats.

**Skälen för regeringens förslag:** Sjöfarten har under 1900-talets senare del radikalt ändrat karaktär från löslastat styckegods till enhetslaster och specialfartyg. Information finns tillgänglig för redare och befälhavare på ett nytt sätt och kan genom informationsteknologin överföras enklare och snabbare. Befälhavarnas behov av hjälp av ett ombud på plats har minskat genom tillkomsten av datoriserade rutiner och telekommunikation. De skäl som fanns för att säkerställa fungerande fartygstransporter genom att lagstifta om hur redaren skulle kommunicera med myndigheterna och lösa praktiska förutsättningar för ett hamnanlöp finns således inte längre i samma utsträckning. Internationellt sett är det ovanligt med en statlig reglering av skeppsklarerarsamheten.

Mot denna bakgrund anser regeringen att fartygstransporter bör likställas med transporter med övriga transportmedel och att skeppsklarerarförordningen (1934:119) i sin helhet bör upphävas. Redare och tidsbefraktare bör fritt kunna välja form för hur skeppsklareringen bäst skall lösas. Antingen skall de själva kunna klarera fartyget eller så skall tjänsten kunna upphandlas av ett fristående bolag. Det är sannolikt att redarna under sådana förutsättningar i större utsträckning skulle klarera fartygen med hjälp av sin egen personal.

En fråga som uppkommer är om en avreglering av skeppsklarerarsamheten kan leda till missförhållanden genom att mindre seriösa klarerare försöker konkurrera med lägre priser. Huvuddelen av sjöfarten på svenska hamnar sker numera med relativt stora fartyg som har höga kostnader för liggetid. För redaren är det därför av väsentligt intresse att hamnuppehållet görs så kort som möjligt. Detta förutsätter att fartygets anlöp är väl förberett så att kajplats finns tillgänglig, lots och eventuella bogserbåtar är förvarnade, last som skall tas in finns på plats, stuveriet är förberett m.m. För detta förberedelsearbete kan biträde av en kunnig skeppsklarerare vara av väsentlig betydelse. Kostnaden för anlåtande av en skeppsklarerare är då ofta mindre intressant än

kvaliteten på den service han lämnar. Försummelse eller annan brist i klareringsarbetet kan kosta redaren mer än klareringsarvodet. Troligen kommer redarens val av skeppsklarerare därför mer att bero på klarerarens kompetens och renommé än på storleken av den avgift klareraren begär. Även frågan om skeppsklarerarens försäkringsskydd kommer troligtvis ha betydelse vid valet av klarerare.

Även svenska myndigheter är i viss mån beroende av att fartyg klareras av kompetenta personer. I klarerarnas uppgifter ingår för närvarande att upplysa fartygens befälhavare om de författningar som gäller för sjöfarten. Denna upplysningsskyldighet får anses omfattas av den allmänna informationsskyldighet som åvilar myndigheter inom deras respektive verksamhetsområden.

Uppböörden av sjöfartsavgifter skall enligt 11 § förordningen (1977:1118) om fyravgifter och enligt 6 § förordningen (1977:1119) om farledsvaruavgifter ombesörjas av Tullverket. Uppgiften delegeras vanligtvis till en skeppsklarerare som utför beräkning, debitering och inkassering för berörda myndigheter. Avgifterna skall betalas innan ett fartyg får avgå från en svensk hamn. Enligt de tillämpningsföreskrifter som Sjöfartsverket utfärdat kan avgifterna påföras en skeppsklarerare om denne till den tullanstalt som skall uppbära avgiften, lämnat en förbindelse i vilken han säger sig svara för deras betalning. Han har därefter 15 dagar på sig att betala avgiften. När detta system används kan fartyget avgå omedelbart efter det att lossning eller lastning avslutats, vilket i hög grad underlättar för sjöfarten. Regeringen anser att samma system bör kunna användas även om skeppsklarerarförordningen (1934:119) upphävs.

Om ett fartyg lämnar hamnen och sjöfartsavgifterna inte erläggs så kan det leda till kreditförluster för staten. Det torde vara ett mindre problem då fartyget enligt sjöpantreglerna i 3 kap. 36 § första stycket sjölagen (1994:1009) kan beläggas med kvarstad vid nästa hamnanlöp.

Skeppsklarerarförordningen (1934:119) har ett sådant innehåll att frågan om dess upphävande till följd av reglerna i regeringsformen numera skall underställas riksdagen.

Yttrande över förslaget har avgivits av

Göta Hovrätt, Kammarrätten i Göteborg, Kommerskollegium, Kustbevakningen, Generaltullstyrelsen, Konkurrensverket, Svenska Handelskammarförbundet, Sveriges Stuvareförbund/Svenska Hamnförbundet, Sveriges Redareförening, Sjöassuradörernas Förening, Sveriges Skeppsklarare- och Skeppsmäklareförening och Sveriges Speditörförbund.

Sveriges Försäkringsförbund hänvisar till det yttrande som lämnats av Sjöassuradörernas Förening.

**Förteckning över remissinstanser som avgett yttrande över Kommunikationsdepartementets promemoria om avreglering av skeppsklarerars verksamheten.**

Prop. 1994/95:81  
Bilaga 2

Yttrande över promemorian har avgivits av Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening, Sveriges Hamn- och Stuveriförbund (f.d Sveriges Stuvareförbund/Svenska Hamnförbundet), Konkurrensverket, Sjöassuradörernas Förening, Kustbevakningen, Generaltullstyrelsen, och Sveriges Skeppsklarerare- och Skeppsmäklareförening.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 20 oktober 1994

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Sahlin, Hjelm-Wallén, Peterson, Hellström, Thalén, Freivalds, Wallström, Tham, Schori, Blomberg, Heckscher, Hedborg, Andersson, Winberg, Uusmann, Nygren, Ulvskog, Sundström, Lindh, Johansson

Föredragande: Uusmann

---

Regeringen beslutar proposition 1994/95:81 Upphävande av skeppsklarerarförordningen (1934:119).

