

Nr 13

Utlåtande i anledning av motioner om rätt att bortforsla på svenskt territorialvatten grundstött fartyg.

I de likalydande motionerna I: 750 av fröken *Stenberg* och II: 863 av herrarna *Åkerlind* och *Nilsson* i Agnäs yrkas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om förslag till ändring av gällande bestämmelser så att fartyg som gått på grund inom svenska territorialgränser kan flyttas av svenska myndigheter om det visar sig att ägaren till fartyget icke är villig att vidkännas kostnaden för bärgande av vraket.

Motionernas motivering

Till stöd för yrkandet anför motionärerna följande.

För två år sedan grundstötte en grekisk lastbåt i farvatten utanför Holmsund. Såväl fartyget som last var försäkrat och fartygets ägare har erhållit försäkringsbeloppet och är således icke längre ägare till vraket. Försäkringsbolaget som i sin tur har återförsäkring har icke funnit det lönande att bärga vraket varför detta kvarstår på grundet.

Enligt gällande rätt kan försäkringsbolaget icke åläggas att svara för att vraket blir bortforslat. Från länsstyrelsens sida har försök gjorts för att med sjöfartsstyrelsens hjälp få vraket bärgat. Detta har emellertid visat sig ogörligt på grund av gällande bestämmelser. Likartade problem har tidigare uppkommit då fartyg utan känd ägare icke av myndigheterna kunnat flyttas.

Då kvarliggande vrak ofta åsamkar ordinarie fartygstrafik avsevärda olägenheter framstår det som önskvärt att en sådan ändring av gällande bestämmelser genomföres att myndigheterna får möjligheter att ingripa då vrakets ägare uppenbarligen icke är villig att vidkännas kostnaderna för vrakets oskadliggörande.

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om bärgning av skeppsvrak finnes i ett flertal författningar.

Lagen den 12 juni 1942 om fornminnen innehåller vissa bestämmelser om bl. a. rätt för riksantikvarien att låta undersöka och bärga skeppsvrak, om minst 100 år kan antas ha förflutit sedan skeppet blev vrak, samt föremål som påträffas i eller i närheten av sådant vrak och har samband med detta.

Lagen den 2 april 1918 med vissa bestämmelser om sjöfynd ger bl. a. före-

skrifter om anmälningsskyldighet för den som i saltsjön inom svensk skärgård eller vid svensk kust eller i rikets segelbara insjöar, floder eller kanaler bärgar övergivet fartyg eller skeppsvrak eller till fartyg hörande redskap eller gods.

Genom *Kungl. Maj:ts beslut den 20 augusti 1841*, kungjort av kommerskollegium genom kungörelse den 20 september 1841, föreskrivs om rättigheter och skyldigheter för den, som upptar sjunket gods, som övergivits av ägaren.

I *sjölagen* (224 §) stadgas om rätt till bärgarlön för den som bärgar fartyg, vilket förolyckats, eller ombordvarande gods eller något, som hör till sådant fartyg eller gods.

Genom *kungörelse den 1 juni 1951 (nr 321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m.* har sjöfartsstyrelsen bemyndigats att föranstalta om undanröjande i erforderlig omfattning av fartyg eller annat större föremål, som sjunkit i allmän farled och utgör hinder eller fara för sjöfarten eller som sjunkit inom vattenområde, där fiske må bedrivas utan stöd av enskild fiskerätt, och som vållar väsentligt förfång för fiske av betydelse.

JO:s framställning till Kungl. Maj:t

Vid den inspektion av länsstyrelsen i Västerbottens län, som *justitieombudsmannen Ulf Lundvik* företog i oktober 1968 upptog han till behandling spörsmålen rörande det av motionärerna omnämnda fartygsvraket. I *skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 februari 1969* har JO anfört att vad som framkommit i ärendet enligt JO:s mening visar att det föreligger ett behov av bestämmelser som reglerar, å ena sidan, fartygsägarens skyldigheter, och å andra sidan, länsstyrelses eller annan myndighets rätt och plikt att ingripa, när fartyg blivit vrak.

JO anförde i sin skrivelse till Kungl. Maj:t vidare följande.

Att ett förolyckat eller övergivet fartyg blir liggande som vrak på havsbotten eller på något grund kan medföra allvarliga olägenheter. I första hand tänker man kanske på de risker som vraket kan medföra för sjöfarten. Också fisket kan lida förfång. Finnes olja ombord som drivmedel eller som last, kan befaras att oljan förr eller senare läcker ut och vållar skador. Även annan fartygets last kan medföra skaderisk. Såsom framhållits i ärendet kan skeppsvrak vidare verka störande på landskapsbilden och medföra olägenhet för friluftslivet vid badstränder och klippor. Vrak kan också medföra särskilda olycksrisker därigenom att barn och andra lockas till platsen och ej alltid besinnar de faror som där kan hota.

Vad som här sagts gäller, med de modifikationer som betingas av sakens natur, i princip alla slags fartyg. Icke ens mindre fritidsbåtar kan lämnas åt sidan. Med hänsyn till att allt fler människor skaffar sig fritidsbåtar kan sådana tvärtom med tiden komma att representera ett allvarligt problem, särskilt från miljövärdssynpunkt. Man kan här draga en parallell med de olägenheter som följer med övergivna bilar. Allmänhetens ökade

intresse för friluftsliv inverkar också på det viset, att här påtalade förhållanden blir förnimbara för en vidgad krets av människor.

JO uttalade också, att det allmänna intresset av att förolyckade eller övergivna fartyg icke blir liggande som vrak tillgodoses endast ofullständigt av gällande bestämmelser, samt anförde härom följande.

Vad till en början angår Eders Kungl. Maj:ts i ärendet åberopade beslut av den 20 augusti 1841 förutsätter det, att någon enskild anmäler önskan om att bärga sjunket gods som övergivits av ägaren. Bestämmelserna har därför en relativt begränsad räckvidd. De framstår också som otidsenliga.

Enligt kungörelsen den 1 juni 1951 äger sjöfartsstyrelsen föranstalta om att fartyg undanröjes »i erforderlig omfattning», om det sjunkit i allmän farled och där vållar hinder eller fara för sjöfarten. Detsamma gäller när fartyg sjunkit inom vattenområde, där fiske får bedrivas utan stöd av enskild fiskerätt och där vållar väsentligt förfång för fiske av betydelse. Kungörelsen är alltså efter sin ordalydelse icke tillämplig i ett fall som det förevarande, när fartyget står på ett grund vid sidan av farleden och ej skadar fisket. Bortsett härifrån är bestämmelserna ytterst ofullständiga. Man kan exempelvis fråga sig, hur långt sjöfartsstyrelsen kan gå för att få vraket avlägsnat. Får det sprängas? Under vilka förutsättningar? Hur långt skall ägarens intressen tillvaratagas? I vilken utsträckning och med vilka medel skall ägaren efterforskas? Såsom anmärkts i den inom sjöfartsstyrelsen upprättade promemorian är det också en brist, att författningen alls icke berör kostnadsfrågan. Man kan slutligen diskutera, om icke ämnet är av sådan karaktär att det kräver reglering i lag och icke allenast i administrativ författning.

Länsstyrelsen har i ärendet antytt, att man i vissa fall skulle kunna tänka sig ett ingrepp mot övergivande av fartyg med stöd av naturvårdslagen. De stadganden som därvid kan tänkas åberopade är 23 och 24 §§, där det talas om nedskräpning eller osnyggande i naturen, samt reglerna om vite m. m. i 39 §. Nu berörda bestämmelser synes väl kunna tillämpas, när det rör sig om mindre båtar som avsiktligt övergivits (jfr vad som i förarbetena yttrats om bilvrak, prop. 1964: 148 s. 100). Däremot framstår det för mig som tveksamt, om bestämmelserna kan tillämpas också på båtar som icke övergivits utan förolyckats eller på vrak efter större, sjögående fartyg. Särskilt de sistnämnda synes knappast gå in under stadgandenas ordalydelse. Frånsett dessa mera formella betänkligheter är det tydligt, att tillämpning av naturvårdslagen i många fall, särskilt när fartygsägaren är okänd eller vistas utom riket, icke representerar en framkomlig väg. Eventuella handräckningsåtgärder genom utmätningsman måste nämligen föregås av vitesföreläggande och sådant skall ha delgivits adressaten.

Övriga i ärendet berörda bestämmelser (i fornminneslagen, lagen om sjöfynd och sjölagen) är uppenbarligen ej heller ägnade för tillämpning i här avsedda situationer. I vad mån länsstyrelse med stöd av sin allmänna politimakt kan ingripa, när ett sjunket eller övergivet fartyg vållar olägenhet ur allmän synpunkt, är en öppen fråga. Såsom jag redan betonat får det därför anses föreligga ett behov av föreskrifter rörande fartygsägarens skyldigheter och myndighets rätt och plikt att ingripa med avseende på vrak. Det synes också angeläget att en ändamålsenlig kompetensfördelning kommer till stånd mellan sjöfartsstyrelsen och länsstyrelse i dessa fall.

Utskottet

I förevarande motioner begärs förslag till sådan ändring av gällande bestämmelser att fartyg som gått på grund på svenskt territorialvatten kan flyttas av myndigheterna om fartygets ägare inte vill betala bärgningen.

Som framgår av vad ovan anförts har frågan nyligen upptagits till behandling av justitieombudsmannen Ulf Lundvik i skrivelse till Kungl. Maj:ts den 7 februari 1969. I skrivelsen anförts att det föreligger behov av bestämmelser som reglerar fartygsägarens skyldigheter samt myndighets rätt och plikt att ingripa, när fartyg blivit vrak. Vidare påtalas att gällande bestämmelser endast ofullständigt tillgodoser det allmänna intresset att förolyckade eller övergivna fartyg inte blir liggande som vrak.

Enär det genom förevarande motioner aktualiserade spørsmålet sålunda redan gjorts till föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet, anser utskottet det icke vara erforderligt att riksdagen tar något initiativ i ämnet.

Utskottet hemställer,

att förevarande motioner, I: 750 och II: 863, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 mars 1969

På första lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp), Erik Svedberg (s)*, fröken Mattson (s), herrar Hjorth (s)*, Svanström (cp), fru Lindström (s), herrar Lidgard (m) och Richardson (fp);

från andra kammaren: fröken Bergegren (s), herrar Martinsson (s), Wiklund i Stockholm (fp), Jönsson i Malmö (s), Larsson i Norderön (cp), Fridolfsson i Stockholm (m)*, fröken Åsbrink (s) och fru Jonäng (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.