

Statens
offentliga
utredningar

1975: 81

Kommunikations-
departementet

Farliga vrak

Ref

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

Betänkande av utredningen angående åtgärder
mot övergivna fartyg m. m.
Stockholm 1975



Statens
offentliga
utredningar

1975: 81

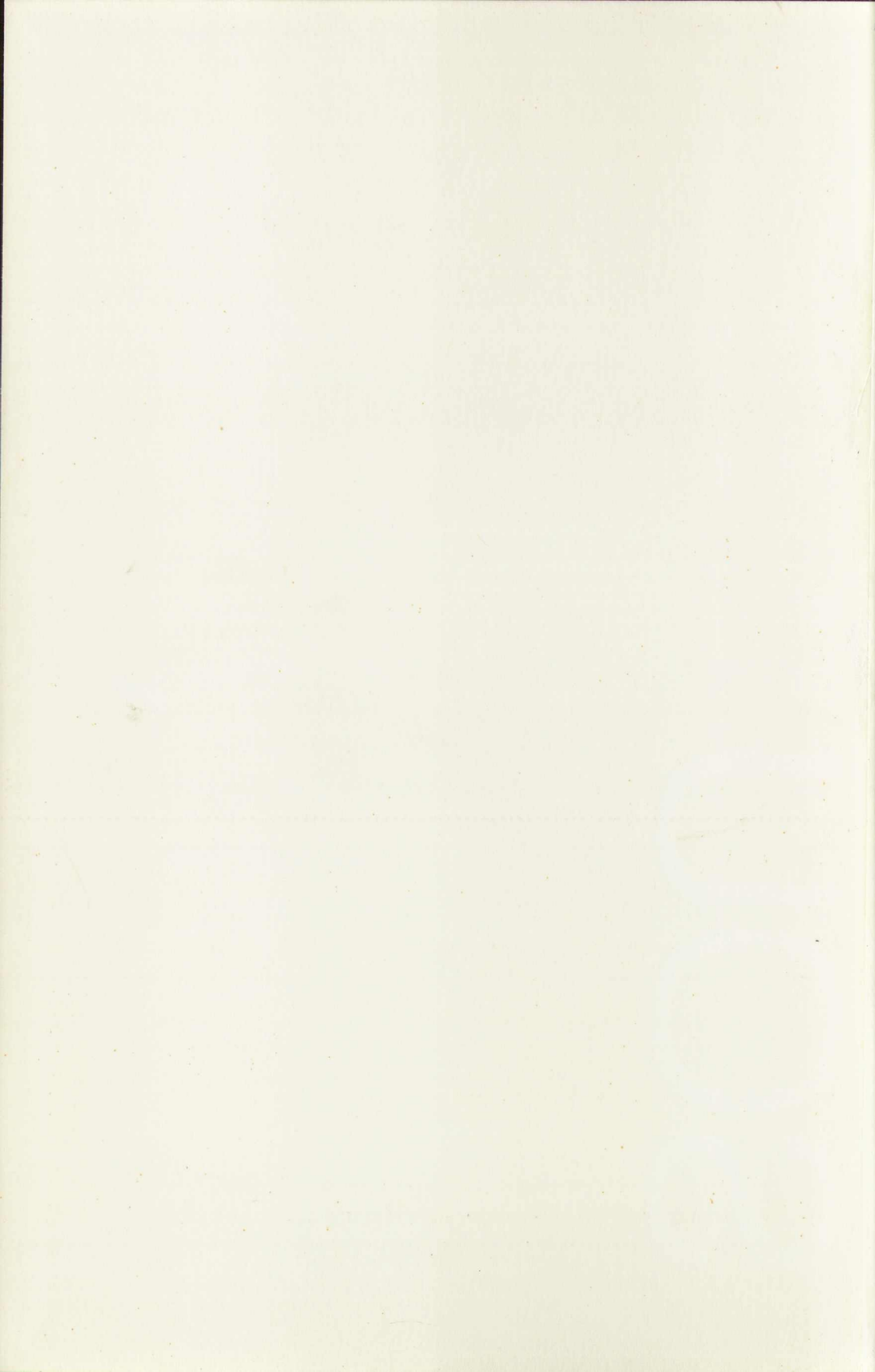
Kommunikations-
departementet

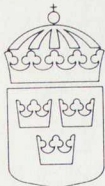
Ref

Farliga vrak

SOU

Betänkande av utredningen angående åtgärder
mot övergivna fartyg m. m.
Stockholm 1975





Statens offentliga utredningar

1975:81

Kommunikationsdepartementet

Farliga vrak

Betänkande av utredningen angående åtgärder
mot övergivna fartyg m. m.
Stockholm 1975

ISBN 91-38-02366-0
Göteborgs Offsettryckeri AB
Stockholm 1975

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Den 27 november 1970 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att se över författningsbestämmelserna om åtgärder i fråga om övergivna fartyg m. m. samt experter och sekreterare att biträda den sakkunnige.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 4 december 1970 numera chefsjuristen hos statens järnvägar Clas Nordström såsom sakkunnig. Som experter tillkallades, den 22 december 1970 numera lagmannen Gunnar Torgils, den 1 april 1971 sjöfartsrådet Gustaf Lindencrona och den 3 februari 1972 direktören Per Erik Hedborg. Till sekreterare åt utredningen förordnades den 22 december 1970 numera kammarrättsrådet Rolf Liljeqvist.

Utredningen har antagit benämningen utredningen angående åtgärder mot övergivna fartyg.

I frågor av gemensamt intresse har utredningen samrått med hamnutredningen. Utredningen har i vissa sjörättsliga spörsmål rådfört sig med sjölagskommitténs ordförande, f.d. justitierådet Erik Hagbergh.

Utredningen har efter remiss avgett yttranden över räddningstjänstutredningens betänkande (SOU 1971:50) "Räddningstjänst" och över skrivelser den 16 juni 1972 och den 17 september 1974 från Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) med sammanställning av frågor om undanröjande av fartygsvrak.

Vid det arbete som pågått inom IMCO i syfte att få till stånd en konvention om åtgärder mot fartygsvrak har Sverige företrätt av bl. a. Torgils och Liljeqvist.

Utredningens arbete har resulterat i de av motiv åtföljda författningsförslag vilka redovisas i det betänkande som härmed överlämnas. Utredningsuppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i oktober 1975

Clas Nordström

Gunnar Torgils

Gustaf Lindencrona

Per Erik Hedborg

/Rolf Liljeqvist

III. Literatur und Quellen für Kommunikationspsychologen

Die 17. Sitzung des V. Kongresses der ICA (International Communication Association) wurde am 1. September 1970 in Bonn abgehalten. Die Teilnehmer kamen aus 25 Ländern und waren in 12 Kommissionen eingeteilt. Die Kommission für Kommunikationspsychologie wurde von Prof. Dr. G. J. Stroebe geleitet. Die Kommissionen haben während der Sitzung verschiedene Vorträge gehalten und Diskussionen geführt. Die Ergebnisse der Kommissionen sind in diesem Bericht zusammengefasst. Die Kommission für Kommunikationspsychologie hat sich mit verschiedenen Themen beschäftigt, die für die Kommunikationspsychologie von Bedeutung sind. Die Themen sind: 1. Die Rolle der Kommunikation in der menschlichen Entwicklung. 2. Die Rolle der Kommunikation in der sozialen Interaktion. 3. Die Rolle der Kommunikation in der Gruppenkohäsion. 4. Die Rolle der Kommunikation in der Konfliktlösung. 5. Die Rolle der Kommunikation in der Organisationsentwicklung. Die Kommissionen haben diese Themen in verschiedenen Vorträgen und Diskussionen behandelt. Die Ergebnisse sind in diesem Bericht zusammengefasst. Die Kommission für Kommunikationspsychologie hat sich mit verschiedenen Themen beschäftigt, die für die Kommunikationspsychologie von Bedeutung sind. Die Themen sind: 1. Die Rolle der Kommunikation in der menschlichen Entwicklung. 2. Die Rolle der Kommunikation in der sozialen Interaktion. 3. Die Rolle der Kommunikation in der Gruppenkohäsion. 4. Die Rolle der Kommunikation in der Konfliktlösung. 5. Die Rolle der Kommunikation in der Organisationsentwicklung. Die Kommissionen haben diese Themen in verschiedenen Vorträgen und Diskussionen behandelt. Die Ergebnisse sind in diesem Bericht zusammengefasst.

Das Vorkommnis

Gesamt 1970

Innehåll

<i>Författningsförslag</i>	9
Förslag till strandningslag	9
Förslag till lag om flyttning av fartyg i vissa fall	13
Förslag till förordning om upphävande av kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m.	15
<i>Sammanfattning</i>	17
1 <i>Utredningsuppdraget</i>	21
2 <i>Gällande bestämmelser med tillämpning på fartygsvrak m. m.</i>	25
2.1 Vattenlagens bestämmelser om allmän farled m. m.	25
2.2 Kungörelsen om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m.	26
2.3 Hamn- och kanalförfattningar	28
2.4 Naturvårdslagen, allmänna ordningsstadgan, kommunala ren- hållningslagen	29
2.5 Lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	29
2.6 Lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss	30
2.7 Brandlagen	31
2.8 Sjörättsliga regler	31
2.8.1 Bärgning	32
2.8.2 Begränsning av ägares och redares ansvarighet be- träffande ersättning för avlägsnande av fartygsvrak	33
2.8.3 Sjöpanträtt för fordran på ersättning för avlägsnande av fartygsvrak m. m.	35
2.9 Kungl. Maj:ts beslut den 20 augusti 1841	36
2.10 Lagen med vissa bestämmelser om sjöfynd	36
2.11 Lagen om fornminnen	36
2.12 Regler om retentionsrätt	36
2.13 Regler om förmånsrätt och exekution	37
2.14 Straff-, politi- och processrättsliga regler	37
2.15 Försäkringsförhållanden	38
3 <i>Tillämpningen av gällande bestämmelser vid inträffade fall av övergivande av fartyg</i>	39

3.1	Fallet "Sinergasia"	39
3.2	Andra fall	42
4	<i>Utländsk lagstiftning</i>	45
4.1	Danmark	45
4.2	Finland	46
4.3	Norge	46
4.4	Storbritannien	46
5	<i>Allmänna överväganden</i>	49
5.1	Inledande anmärkningar	49
5.2	Vissa grundläggande frågor	51
	5.2.1 Allmänna skyddsintressen att tillgodose vid en ny lagstiftning	51
	5.2.2 Allmänna intressen och enskild rätt vid åtgärder mot övergivna fartyg	53
5.3	Huvudlinjerna i förslaget	55
	5.3.1 Strandsningslagen	55
	Tillämpningsområde	55
	Ägarens förpliktelser och det allmännas befogenheter	56
	Val av behörig myndighet	59
	Ersättning för kostnader med anledning av myndighets åtgärd	61
	Tillämplighet utanför det svenska sjöterritoriet	64
	Straffsanktioner	66
	Vissa skadeståndsrättsliga frågor med anknytning till förslaget	66
	5.3.2 Flyttningslagen	67
	5.3.3 Konkurrensfall	69
	5.3.4 Övergångsfrågor	70
6	<i>Specialmotivering till lagförslagen</i>	71
6.1	Förslaget till strandsningslag	71
	Inledande bestämmelser	71
	1 §	71
	2 §	72
	3 §	73
	4 §	73
	Allmänna bestämmelser	74
	5 §	74
	6 §	75
	7 §	76
	8 §	76
	9 §	77
	10 §	77
	11 §	78
	12 §	78
	13 §	78

14 §	79
Bestämmelser om ersättning, säkerhet för statens fordran, m. m.	79
15 §	79
16 §	79
17 §	80
18 §	81
19 §	81
20 §	81
Bestämmelser om vård och försäljning av egendom som bärigats eller tillvaratagits	81
21–22 §§	81
Bestämmelser om ansvar och besvär m. m.	81
23 §	81
24 §	82
25 §	83
Övergångsbestämmelse	83
6.2 Förslaget till lag om flyttning av fartyg i vissa fall	83
1 §	84
2 §	85
3 §	85
4 §	86
5 §	86
6 §	87
7 §	87
8 §	87
9 §	88
10 §	88
11 §	88
12 §	88

Författningsförslag

Förslag till Strandningslag

Härigenom föreskrives följande.

Inledande bestämmelser

1 § Vad i denna lag sägs om fartyg äger, om ej annat särskilt anges, motsvarande tillämpning i fråga om luftfartyg, svävare och annat föremål i vattenområde, om det orsakar olägenhet eller fara som avses i 5 §.

Vad i lagen sägs om fartygs ägare tillämpas på redaren, om sådan finns.

Skyldighet för fartygs ägare enligt 5 § gäller även i fråga om fartygets last.

Ägare till last är ej i denna egenskap skyldig att vidtaga åtgärd med lasten, som enligt lagen ankommer på fartygets ägare, men är underkastad lagens bestämmelser om myndighets befogenhet att vidtaga åtgärd i fartygsägarens ställe.

2 § På det fria havet tillämpas denna lag såvitt det är förenligt med Sveriges internationella förpliktelser. Därvid äger sjöfartsverket den befogenhet som eljest enligt lagen tillkommer länsstyrelse. Härom meddelar regeringen särskilda bestämmelser.

3 § Om räddningstjänst gäller bestämmelserna i brandlagen (1974:80).
I fråga om vattenförorening eller nedskräpning finns särskilda bestämmelser i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, naturvårdslagen (1964:822) och kommunala renhållningslagen (1970:892).

Åtgärd med fartyg kan i vissa fall vidtagas enligt lagen () om flyttning av fartyg i vissa fall.

4 § Denna lag inskränker ej de skyldigheter som på annan grund kan åvila fartygs ägare eller redare med anledning av händelse som avses i 5 §.

Allmänna bestämmelser

5 § Om ett fartyg strandar, sjunker eller utsättes för liknande händelse

eller överges i annat fall och blir liggande i allmänt eller enskilt vatten så att det orsakar

1. fara för människors liv eller hälsa,
2. hinder eller fara för sjöfarten,
3. förfång för fiske av betydelse eller
4. skada på naturen eller eljest i miljön eller fara härför,

skall fartygets ägare vidtaga sådan skälig åtgärd med fartyget som är ägnad att undanröja olägenheten eller faran.

6 § Uteblir åtgärd som ankommer på fartygets ägare enligt 5 §, förelägger länsstyrelsen honom viss tid att ombesörja åtgärden. Sådant föreläggande gäller även mot ny ägare till fartyget. Efterkommes ej föreläggandet får länsstyrelsen föranstalta om åtgärden.

7 § Fordras för ändamål som avses i 5 § åtgärd som ej skäligen kan krävas av fartygets ägare och ej ändå kan väntas bli vidtagen av honom, får länsstyrelsen vidtaga åtgärden efter meddelande till ägaren.

8 § Finns ej tillförlitlig uppgift om ägaren eller annan som är behörig att i hans ställe taga emot föreläggande eller meddelande och kan upplysning härom ej vinnas utan avsevärd omgång, får länsstyrelsen vidtaga åtgärd utan hinder av att föreläggande eller meddelande ej givits. Vad nu sagts äger motsvarande tillämpning, om ägaren eller annan i hans ställe behörig person ej kan anträffas med föreläggande eller meddelande utan avsevärd omgång.

9 § Om omedelbar åtgärd med fartyget fordras men ej kan väntas bli vidtagen av ägaren, får länsstyrelsen genast föranstalta om åtgärden.

I trängande fall får åtgärd, som uppenbarligen ej bör anstå, genast vidtagas av polischef, brandchef eller tullmyndighet. Om sådan åtgärd skall länsstyrelsen genast underrättas.

10 § Länsstyrelsen får meddela fartygets ägare föreskrift om tillvägagångssättet vid åtgärd som ankommer på honom, om det är nödvändigt för att olägenheten eller faran ej skall förvärras. Om sådan föreskrift ej iakttages, får länsstyrelsen avbryta ägarens verksamhet med fartyget och själv vidtaga behövlig åtgärd.

11 § Åtgärd som förelägges fartygets ägare enligt 6 § eller som vidtages enligt 6–10 §§ kan bestå i bland annat utmärkning, bärgning, flyttning samt antändning, sprängning eller annan förstörelse eller sänkning av fartyget. Åtgärden får likväl ej vara mera ingripande än som är försvarligt med hänsyn till olägenhetens eller farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan eller omständigheterna i övrigt.

Om det påkallas för åtgärd som avses i första stycket, får länsstyrelsen ålägga ombordvarande att lämna fartyget. Vägrar någon att efterkomma sådant åläggande, får polischef avlägsna honom från fartyget. I fall som

avses i 9 § andra stycket får åläggande som nu sagts meddelas och verkställas av där angiven myndighet.

12 § Om bärgning kan framkalla eller förvärra sådan olägenhet eller fara som avses i 5 §, får länsstyrelsen förbjuda bärgningen eller meddela bärgaren de föreskrifter om bärgningen som förhållandena fordrar. Därvid äger 11 § första stycket motsvarande tillämpning.

13 § Om det är nödvändigt för att åtgärd enligt 5–10 §§ skall kunna vidtagas, får länsstyrelsen bereda behövlig arbetsstyrka med fordon och arbetsutrustning tillträde till fastighet och vattenområde ävensom låta avspärra och tillfälligt utrymma område för att förebygga fara för människors liv eller hälsa. Sådant ingrepp i annans rätt får ej vara svårare eller sträcka sig över längre tid än som oundgängligen betingas av omständigheterna.

Befogenhet enligt första stycket tillkommer i fall som avses i 9 § andra stycket där angiven myndighet.

14 § Om åtgärd som har vidtagits med tillämpning av 6–10 §§ underrättar länsstyrelsen genast fartygets ägare, om han är känd. Har något bärgats eller tillvaratagits i samband med åtgärden, skall underrättelsen innehålla uppgift härom samt erinran om staten tillkommande retentionsrätt enligt 20 §.

Finns ej tillförlitlig uppgift om fartygets ägare eller annan som är behörig att i hans ställe taga emot underrättelse som avses i första stycket, kungör länsstyrelsen på lämpligt sätt det som underrättelsen skolat innehålla.

Bestämmelser om ersättning, säkerhet för statens fordran, m. m.

15 § Ersättning för skada till följd av ingrepp som avses i 13 § skall utges av staten.

16 § Har myndighet vidtagit åtgärd enligt denna lag, får staten söka betalning för sin nödiga kostnad ur vad som vid åtgärden bärgats eller tillvaratagits. Förslår det ej, är ägaren skyldig att fylla bristen, såvitt det ej med hänsyn till åtgärdens natur eller omfattning och övriga omständigheter framstår som obilligt eller annat följer av bestämmelserna i 17 §.

Om begränsning av redares ansvarighet ges bestämmelser i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).

17 § För statens kostnad med anledning av åtgärd som vidtagits senare än två år efter det att fartyget utsattes för händelse som avses i 5 § svarar ägaren endast med vad som vid åtgärden bärgats eller tillvaratagits. I fråga om åtgärd som särskilt hänför sig till vad som utgjort last i fartyg är lastens ägare ej i något fall ersättningsskyldig i vidare mån än nu sagts, såvida han ej samtidigt är ägare till fartyget.

18 § Ersättning som avses i 16 § omfattar, utöver kostnaden för själva åtgärden, även kostnad för kungörande enligt 14 §, för skada som staten ersatt enligt 15 § samt för bärgad eller tillvaratagen egendoms vård och försäljning enligt 21 §.

19 § Har sedan händelse inträffat som avses i 5 § fartyget överlåtits, svarar överlåtaren och senare ägare solidariskt för statens fordran med anledning av åtgärd enligt denna lag.

20 § I vad som bärgats eller tillvaratagits vid myndighets åtgärd enligt denna lag äger staten utöva retentionsrätt för sin fordran hos ägaren med anledning av åtgärden.

Om sjöpanträtt till säkerhet för fordran på ersättning för avlägsnande av vrak finns bestämmelser i 11 kap. sjölagen (1891:35 s. 1). Föreskrifter om förmånsrätt som följer med retentionsrätt och sjöpanträtt ges i förmånsrättslagen (1970:979).

Bestämmelser om vård och försäljning av egendom som bärgats eller tillvaratagits

21 § Vad som bärgats eller tillvaratagits vid myndighets åtgärd enligt denna lag skall av myndigheten sättas under sådan vård som omständigheterna skäligen påkallar.

Är ägaren ej känd när en månad förflutit från den dag då kungörelse enligt 14 § andra stycket utfärdades, får länsstyrelsen låta sälja egendomen och ur köpeskillingen uttaga statens fordran enligt 16 §. Kan ägaren anses ha uppgivit sin rätt till egendomen eller kan egendomen ej vårdas utan fara för försämring eller står kostnaden för vård ej i rimligt förhållande till egendomens värde eller föreligger eljest särskilt skäl till omedelbar försäljning, får länsstyrelsen genast förfara som nu sagts. Om det är uppenbart att egendomens värde ej förslår till betalning av sammanlagda kostnaden för kungörande, vård och försäljning, tillfaller egendomen staten.

22 § I fråga om formen för försäljning enligt 21 § har bestämmelserna om försäljning av utmätt lös egendom motsvarande tillämpning.

Överstiger köpeskillingen statens fordran enligt denna lag, skall länsstyrelsen, om ägaren är känd, utan dröjsmål tillställa honom överskottet och i annat fall nedsätta det i allmänt förvar enligt bestämmelserna härom.

Bestämmelser om ansvar och besvär m. m.

23 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud eller föreskrift enligt 10 eller 12 § eller mot förordnande enligt 11 § andra stycket eller 13 §, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

24 § Talan mot beslut av länsstyrelse eller sjöfartsverket enligt denna lag föres genom besvär hos kammarrätten.

Länsstyrelsens eller sjöfartsverkets beslut enligt 9 §, 10 §, 11 § andra stycket eller 12 § länder till efterrättelse utan hinder av förd talan.

25 § Talan om ersättning enligt denna lag får upptagas av tingsrätt som är behörig enligt rättegångsbalken eller 336 och 337 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

Denna lag träder i kraft den _____ Vidtager myndighet åtgärd enligt denna lag med anledning av sådan i 5 § avsedd händelse som inträffat före lagens ikraftträdande, är fartygets ägare ej skyldig att ersätta kostnaden härför i vidare mån än som följer vid tillämpning av 17 §.

Förslag till Lag om flyttning av fartyg i vissa fall

Härigenom föreskrives följande.

1 § I allmän hamn eller i annat vattenområde som ingår i stadsplan och ej tillhör fastighet enskilt får fartyg flyttas enligt denna lag, om det med hänsyn till den tid det legat på samma plats, sitt skick eller annan omständighet kan anses övergivet eller om det, utan att vara övergivet, är varaktigt liggande i vattnet i strid mot tillämpliga föreskrifter.

Har fartyg lagts i allmän hamn på sådant sätt att det orsakar hinder för hamnens behöriga nyttjande, får det flyttas enligt denna lag även i annat fall än i första stycket sägs.

2 § Beslut om flyttning meddelas av polismyndigheten, om hamninnehavaren eller kommunal myndighet begär det, och verkställs, om åtgärden påkallas av den kommunala myndigheten, av denna och eljest av polismyndigheten. I den mån regeringen bestämmer får kommunal myndighet själv besluta om flyttning.

3 § Beslut om flyttning meddelas utan ägarens hörande men får ej verkställas förrän ägaren underrättats därom och haft skäligt rådrum att själv flytta fartyget. Är ägaren ej känd och kan kännedom om honom ej vinnas utan omgång eller kan fartyget anses övergivet, får flyttningen verkställas utan hinder av att underrättelse ej skett. Detsamma gäller om fartyget kan befaras sjunka innan ägaren kan anträffas med underrättelse.

Har underrättelse meddelats enligt första stycket behöver ny ägare ej underrättas.

Ombordvarande skall ges skälig tid att lämna fartyget och föra i land egendom för personligt bruk. Ombordvarande som vägrar att lämna fartyget får avlägsnas därifrån efter beslut av polischef.

4 § Flyttas fartyg som ej måste anses övergivet, skall det föras till plats där det kan nås av ägaren utan annan olägenhet än som är nödvändig med hänsyn till förhållandena.

5 § Flyttning av fartyg som ej måste anses övergivet skall utföras så att fartyget ej tillfogas onödig skada. Det skall förtöjas enligt gängse bruk. Nödvändiga åtgärder skall vidtagas för att skydda fartyget mot skada eller obehörigt brukande till dess det kan omhändertagas av ägaren på den nya förtöjningsplatsen.

6 § Fartyg som måste anses övergivet får, om dess ringa värde eller omständigheterna i övrigt ger anledning därtill, huggas upp eller undanskaffas på annat sätt såvida ej skäl föreligger till antagande att tredje mans rätt därigenom kan trädas förnär. Beslut om sådan åtgärd meddelas i samma ordning som i fråga om flyttning.

7 § Har fartyg flyttats utan att underrättelse enligt 3 § ägt rum, skall den myndighet som verkställt flyttningen utan dröjsmål kungöra den i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse om flyttningen möjlig.

8 § Ägare till fartyg som flyttats enligt denna lag är skyldig att ersätta kostnaderna för flyttningen och övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger dock ej, när ägaren gör sannolikt att fartyget frånhänts honom genom brott.

Vid beräkningen av kostnaderna skall avdragas belopp som åtgärd med fartyget enligt 6 § kan ha inbringat.

Kostnad som ej uttages av ägaren bäres av den som begärt flyttningen.

9 § Vad som sägs i lagen om ägare till fartyg gäller i fråga om fartyg som innehas på grund av avbetalningsköp i stället innehavaren, trots att äganderätten ej övergått på honom, samt i fråga om övergivet fartyg den som senast varit ägare.

Lagens bestämmelser om ägare tillämpas på redaren, om sådan finns.

10 § Egendom som finns ombord på fartyg vid flyttningen anses vid tillämpning av denna lag höra till fartyget. Har föremål som finns ombord på sådant fartyg som måste anses övergivet ej varit avsett att stadigvarande brukas på fartyget, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen (1938:121) om hittegods.

11 § Mot beslut enligt denna lag får talan ej föras.

12 § Närmare föreskrifter om tillämpningen av denna lag meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den

Förslag till**Förordning om upphävande av kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m.**

Regeringen förordnar att kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m. skall upphöra att gälla med utgången av

Sammanfattning

I betänkandet behandlas frågor om den författningsmässiga regleringen av ägares skyldighet och myndighets befogenhet att vidta åtgärder till undanskaffande av farliga, hinderliga eller vanprydande fartyg, fartygsvrak och liknande föremål i vatten. Såsom påtalats såväl av JO som av Svenska kommunförbundet och Svenska hamnförbundet ger tillämpningen av gällande ofullständiga, på ett flertal författningar spridda och delvis starkt föråldrade regler ej tillfredsställande möjligheter att lösa uppkommande konflikter mellan offentligt intresse och enskild rätt på sådant sätt att effektivt ingripande kan komma till stånd.

De situationer i vilka behov gjort sig gällande av lagstadgad befogenhet för det allmänna att vidta åtgärd med fartyg som lämnats liggande i vattnen och vid stränderna kan särskiljas i två grupper. I den ena gruppen återfinns sådana fall då fartyg strandat, sjunkit eller förolyckats på annat sätt eller eljest blivit liggande så att det medför fara för människors liv eller hälsa, hinder eller fara för sjöfarten, förfång för fisket eller skada på landskapet eller i miljön. Det rör sig härvid om allvarliga olägenheter eller faror, merendels härrörande från fartyg eller fartygsvrak av betydande storlek. Inte sällan för de last som kan anställa skada. Avsevärda olägenheter av angivna slag har också visat sig kunna vara förenade med förekomsten av övergivna och förstörda fritidsbåtar i vattnen.

I den andra gruppen är det fråga om fall då hamnar eller båtplatser utnyttjas för varaktig förtöjning i strid med de föreskrifter som finns meddelade för deras användning. Det händer i sådana fall att fartyget användes för verksamhet som inte har något med sjöfart att skaffa och som kan te sig mer eller mindre ordningsstörande. Ofta är fartygen stadda i förfall och det förekommer att de överges på platsen och lämnas åt sitt öde. Inom denna grupp finner man också fall då nöjesbåtar varaktigt lämnats under former som påminner om olovlig uppställning av fordon. Fallen i denna grupp skiljer sig från dem i den första framför allt därigenom att fartygen inte vart för sig ger upphov till det slags allvarliga olägenheter eller faror varom det är fråga. Det rör sig snarast om missförhållanden som beror av att ordningsföreskrifter blivit åsidosatta.

Utredningen har funnit det mest ändamålsenligt att behandla de angivna två grupperna av fall i separata författningar.

Den första gruppens fall omfattas av ett förslag till lag benämnd

strandningslag. Fallen i den andra gruppen föreslås sammanförda i en lag om flyttning av fartyg i vissa fall.

Förslaget till strandningslag bygger på ett grundläggande stadgande om skyldighet för fartygets ägare att vidta sådan skälig åtgärd med fartyget som är ägnad att undanröja uppkommen olägenhet eller fara av det allvarliga slag som nyss angetts. Uteblir åtgärd som ankommer på ägaren skall föreläggande att inom viss tid ombesörja åtgärder meddelas honom av länsstyrelsen. Efterkommes ej detta skall länsstyrelsen kunna föranstalta om erforderlig åtgärd. I sådana fall då omedelbar åtgärd med fartyget erfordras men inte kan väntas bli vidtagen av ägaren skall länsstyrelsen genast kunna ombesörja den. I trängande fall föreslås behövlig åtgärd kunna vidtas av polischef, brandchef eller tullmyndighet. Om ägaren själv vidtar åtgärd kan anvisningar behöva meddelas honom om tillvägagångssättet för att inte situationen skall förvärras. Länsstyrelsen föreslås få befogenhet härtill och till att ingripa om ägaren ej rättar sig efter länsstyrelsens anvisningar. Åtgärd som föreläggs ägare eller vidtas av myndighet skall anpassas så att den inte blir mera ingripande än förhållandena påkallar men skall, om så behövs, kunna gå ut t. o. m. på förstörelse eller sänkning av fartyget.

Förslaget ger också länsstyrelsen befogenhet att ingripa mot bärgningsföretag som utföres av självständig bärgare om bärgningen kan framkalla eller förvärra olägenhet eller fara som avses i lagen.

Statens kostnad för åtgärd som myndighet vidtagit enligt lagen skall som regel ersättas av fartygets ägare. I denna del skiljer sig förslaget från vad som gäller om ingripande av samhällets räddningstjänst enligt brandlagen. I fråga om åtgärd som vidtas senare än två år efter det att den händelse med fartyget inträffat som föranlett åtgärden föreslås ägaren dock skola svara endast med värdet av vad som vid åtgärden bärgats eller tillvaratagits.

För ägarens underlåtenhet att vidta åtgärd föreslås ej annan sanktion än myndighetens rätt att ombesörja den i hans ställe och utkräva ersättning av honom härför. Åsidosättande av länsstyrelsens föreskrifter beträffande tillvägagångssätt m. m. skall emellertid kunna föranleda straff.

Lagens bestämmelser om fartygs ägare skall i stället tillämpas på redare om sådan finns. Lagen föreslås bli tillämplig inte blott på fartyg och fartygsvrak utan också på föremål av annat slag som ger upphov till fara eller olägenhet på motsvarande sätt. Särskilda regler ges beträffande ägare till last.

Strandningslagen föreslås bli tillämplig i både allmänt och enskilt vatten. Också på det fria havet utanför Sveriges kust skall lagen kunna tillämpas om ej hinder möter på grund av Sveriges internationella förpliktelser. Därvid skall sjöfartsverket överta länsstyrelsens befogenheter enligt lagen. Närmare föreskrifter om lagens tillämpning utanför det svenska sjöterritoriet föreslås kunna meddelas av regeringen. Dessa bör efter omständigheterna kunna meddelas i generell form eller från fall till fall.

Strandningslagen avses ej skola tillämpas då ingripande kan ske av

samhällets räddningstjänst enligt brandlagen. Lagen förutses också skola tillämpas subsidiärt i förhållande till den samtidigt föreslagna lagen om flyttning av fartyg. Den blir också subsidiär i förhållande till lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och annan lagstiftning innefattande befogenhet för myndighet att vidta åtgärd med fartyg, last och andra föremål i vattnen. Med avseende på åtgärder som myndighet vidtar med fartyg som förolyckats eller eljest övergetts före lagens ikraftträdande föreslås ersättningsplikten begränsad i enlighet med vad som skall gälla i fråga om åtgärd som vidtagits senare än två år efter händelsen.

Förslaget till lag om flyttning av fartyg i vissa fall är i huvudsak utformat med lagen om flyttning av fordon i vissa fall som mönster.

I förslaget ges polismyndighet befogenhet att föranstalta om flyttning av fartyg – inbegripet småbåtar av alla slag – som i strid med gällande föreskrifter är varaktigt liggande i vatten inom hamnområde eller i annat vattenområde som ingår i stadsplan och ej hör till fastighet enskilt.

Beslut om flyttning kan meddelas av polismyndigheten på begäran av hamninnehavare eller kommunal myndighet. Regeringen föreslås kunna bemyndiga kommunal myndighet att själv besluta om flyttning. Verkställigheten av flyttningsbeslut skall ankomma på den kommunala myndighet som begärt flyttningen och i annat fall på polismyndigheten.

Regler ges till säkerställande av att flyttningen genomförs på sådant sätt att fartygets ägare inte tillskyndas större olägenhet än nödvändigt. Någon vårdnadsplikt efter genomförd flyttning föreslås inte upptagen i lagen. Fartyg som är att anse som övergivet föreslås kunna huggas upp eller undanskaffas på annat sätt då omständigheterna ger anledning härtill. Innan beslut om flyttning verkställs skall ägaren ha underrättats om beslutet och ha fått skäligen rådrom att själv flytta fartyget. För att inte verkställigheten – som för närvarande kan inträffa – skall kunna uppehållas genom överlåtelse till ny ägare, som därefter skulle för sin del kunna göra anspråk på underrättelse och rådrom, föreslås att ny ägare inte skall behöva underrättas, om underrättelse meddelats tidigare ägare. Är ägaren inte känd skall flyttningsbeslut kunna gå i verkställighet utan föregående underrättelse. Detsamma är fallet om fartyget är att anse som övergivet.

Kostnaden för flyttning skall som regel ersättas av fartygets ägare. Kostnad som inte kan tas ut av denne skall enligt förslaget bäras av den som begärt flyttningen.

1 Utredningsuppdraget

I de direktiv som den 27 november 1970 meddelades för utredningen anförde chefen för kommunikationsdepartementet inledningsvis:

Regler om fartygsvrak och andra övergivna fartyg finns i Kungl. Maj:ts beslut den 20 augusti 1841 (se SFS 1841:44 s. 2), sjölagen (1891:35 s. 1), lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, lagen (1942:350) om fornminnen och kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m. Även i hamnordningar och kanalreglementen finns föreskrifter om övergivna fartyg. Slutligen är bl. a. bestämmelser i naturvårdslagen (1964:822) samt straff- och processrättsliga regler av intresse i fråga om övergivna fartyg.

De sålunda redovisade bestämmelserna reglerar närmast, enligt vad som vidare framhölls i direktiven, dels fall då någon önskar bärga eller redan har bärgat t. ex. ett övergivet fartyg, dels fall då bl. a. sjunket fartyg åstadkommer hinder eller fara i allmän farled eller är till väsentligt förfång för fisket, dels fall då fartyg befinner sig i hamn eller kanal. Det finns emellertid, fortsatte departementschefen, åtskilliga andra fall i vilka det är av allmänt intresse att skadade eller övergivna fartyg inte blir liggande som vrak, att olämpligt placerade fartyg flyttas och att från naturvårdssynpunkt påkallade åtgärder vidtas mot fartyg, vrak eller annat föremål som kommit i vattnet men där detta intresse ej på ett tillfredsställande sätt tillgodoses genom gällande lagstiftning. Sådana fall har utgjort bakgrunden till olika framställningar till Kungl. Maj:t om översyn av gällande regler.

Sålunda hemställde Svenska hamnförbundet i skrivelse den 26 mars 1968 att Kungl. Maj:t måtte vidta åtgärder till införande av bestämmelser som medger hamnmyndighet att besluta om fartygs bortförande från förtöjningsplats i hamn och att verkställa sådant beslut. I framställningen redogjordes närmare för svårigheter av formell art som i olika hänseenden mött då fråga uppkommit om avlägsnande av icke önskvärda fartyg eller prämar från kajplatser inom hamnområden.

I skrivelse den 11 juni 1969 redogjorde styrelsen för Svenska kommunförbundet för de tilltagande nedskräpnings- och ordningsproblem som sammanhänger med att uttjänta mindre båtar, skutor och liknande fartyg avsedda för nöjesbruk i allt större omfattning överges och lämnas åt sitt öde. I skrivelsen berördes också olägenheten av att många i och för sig användbara fartyg som alltjämt på ett eller annat sätt nyttjas

av ägaren förtöjs mer eller mindre permanent på olämpliga platser. Enligt styrelsens mening krävs bestämmelser som ger samhället klara befogenheter att såväl avhjälpa redan uppkomna olägenheter som att vidta effektiva åtgärder i förebyggande syfte. Skrivelsen utmynnade i hemställan att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning i syfte att få till stånd sådana regler.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 februari 1969 anförde justitieombudsmannen Lundvik, med redogörelse för omständigheterna i ett av honom behandlat ärende rörande befogenheter för offentlig myndighet att vidta åtgärder till undanskaffande av fartygsvrak, som sin mening att behov föreligger av bestämmelser som reglerar, å ena sidan, fartygsägarens skyldigheter och, å andra sidan, myndighets rätt och plikt att ingripa när fartyg blivit vrak. Det rörde sig i det av JO behandlade fallet om ett vrak som var uppenbart störande i landskapsbilden men som inte var så beläget eller medförde sådan olägenhet att åtgärd för dess undanskaffande kunde vidtas med tillämpning av bestämmelse i gällande lag eller annan författning.

Länsstyrelsen i Stockholms län redogjorde i skrivelse den 20 mars 1969 till chefen för kommunikationsdepartementet för omständigheterna beträffande ett i Stockholms skärgård sjunket fartyg med last av olja. Något författningsmässigt stöd för att förelägga ägaren att företa åtgärd till förhindrande av oljeläckage fanns, enligt länsstyrelsen, ej. Eftersom det var fråga om ett vrak och inte längre om ett flytande fartyg kunde straffstadgandet i 1956 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inte tillämpas. Inte heller kunde ägarens underlåtenhet att företa någon åtgärd ge upphov till skadeståndsskyldighet för honom. Länsstyrelsen förutsatte emellertid att om vraket fortsatte att rosta och risken för oljeutflöde ökade utan att ägaren vidtog någon åtgärd sådan kunde vidtas av länsstyrelsen med åberopande av nödrätt.

I direktiven anförde departementschefen vidare:

Åtskilliga exempel kan sålunda anföras på fall där berörda statliga eller kommunala myndigheter borde kunna ingripa i fråga om fartyg, fartygsvrak eller annat föremål i vatten, även om varken något direkt hinder eller någon omedelbar fara föreligger för sjöfarten i allmän farled och även om det inte heller är fråga om väsentligt förfång för fisket eller gäller hamn eller kanal. Ett förlist fartyg, som har olja eller annat farligt ämne ombord, kan innebära stor fara för miljöförstöring i och kring det vattenområde där det befinner sig. Faran kan givetvis vara stor oavsett om fartyget ligger inom eller utom allmän farled eller fiskeområde. Förutom genom kollision kan sålunda utsläpp förr eller senare ske genom skador som åsamkats fartyget vid förlisningen, genom korrosion etc. En bogserad behållare, som innehåller olja eller annat farligt ämne och som har slitit sig, kan skadas om den blir överseglad eller om den driver mot stranden. Även ett flytande föremål, som kan skada påseglande fartyg, bör kunna tas om hand innan det har drivit in i allmän farled. Ett fartygsvrak med uppfläkt skrov kan vara farligt för lekande barn eller för badande. Ett vrak som står på grund kan vidare vara ett mycket störande inslag från miljösynpunkt. Det kan ej anses tillfredsställande att en behövlig åtgärd i fråga om t. ex. ett fartyg som ligger på annan plats än i allmän farled eller inom fiskeområde skall vara beroende av om någon är villig att bärga fartyget

på egen bekostnad. Vidare har det visat sig att reglerna i hamnordningarna inte är effektiva. Ett skäl är att det ibland är svårt att fastställa vem som är senaste ägare till t. ex. en gammal skuta och att förfarandet därför hindras eller fördröjs av delgivningssvårigheter.

På sålunda anförda grunder ansåg departementschefen lagstiftningen på området böra ses över och kompletteras. I denna del anförde departementschefen ytterligare bl. a.:

Den sakkunnige bör närmare överväga olika statliga och kommunala myndigheters befogenheter och skyldigheter i fråga om undanröjande av övergivna fartyg m. m. Utifrån en ändamålsenlig fördelning av ansvaret skall den sakkunnige närmare ange, i vilka fall myndighet bör ingripa, och den närmare arten av de åtgärder som kan vidtas. Vidare bör bl. a. anges på vilket sätt den för fartyget eller föremålet ansvarige skall efterforskas och underrättas om ifrågakommande åtgärder och vilken tid myndighet skall kunna dröja med beslut och verkställighet. I sistnämnda hänseende bör beaktas, att myndighet som svarar för oljebekämpning till sjöss kan behöva befogenhet att vidta snara och till sin art mycket ingripande åtgärder mot ett strandat tankfartyg. I andra fall där ett fartyg har strandat ges kanske rådrum under månader, innan myndigheten bör verkställa ett beslut om flyttning.

Behovet att ge kommunerna ytterligare befogenheter och skyldigheter bl. a. inom vattenområde som inte är hamn bör särskilt belysas. Härvid torde beaktas att utrangerade fritidsbåtar ofta lämnas åt sitt öde vid någon strand och att detta kan vara till förfång för bl. a. fritidsverksamhet. Den sakkunnige bör likaledes ägna uppmärksamhet åt möjligheterna att genom lämplig myndighet vidta åtgärder i hamn eller annat vattenområde i enskild ägo.

Det är angeläget att föreskrifter utformas så, att det klart framgår vilken myndighet som i varje situation har ansvaret för att åtgärder kommer till stånd.

Av gällande författningar är det endast kanalreglementen som direkt ålägger någon som är ansvarig för ett fartyg att vidta någon sådan åtgärd med fartyget som nu är i fråga. Den sakkunnige bör – utifrån ett klarläggande av vem eller vilka som i olika fall bör anses såsom ansvariga – undersöka i vilka fall och i vilken omfattning skyldighet att undanröja vrak, att flytta olämpligt placerade fartyg eller att vidta andra åtgärder med fartyg eller andra föremål i vattnet bör åläggas den som är ansvarig för fartyget eller föremålet samt vilka tvångsmedel som bör kunna tillgripas mot den ansvarige. Vidare bör den sakkunnige föreslå regler om kostnadsansvar och ersättningsskyldighet och överväga i vilken mån skyldighet bör föreligga att i vissa fall ställa säkerhet och att utmärka vrak och strandat eller sjunket fartyg. Det bör därvid särskilt tillses, att frågan om ansvaret för kostnaderna för ingripande löses så, att effektiva åtgärder inte hindras av att någon ansvarig för fartyget eller vraket inte finns eller inte anträffas eller att den ansvarige inte har möjlighet att vidta förelagd åtgärd. Det är också av intresse att få belyst vilka kostnader som är förenade med nya regler om undanröjande av övergivna fartyg.

Den sakkunnige bör utöver sjörättsliga ansvarighetsregler särskilt beakta föreskrifterna i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall. Vidare bör den sakkunnige beakta dels det arbete som pågår inom mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) i syfte att få till stånd en konvention om åtgärder mot fartygsvrak på öppna havet, dels konventionen om kuststaters rätt att ingripa mot oljeskador vid fartygshaverier på öppna havet.

Med hänsyn till sambandet mellan nationella och internationella regler

om åtgärder mot fartyg av oljeskyddsskäl bör den sakkunnige utarbeta förslag till svensk lagstiftning som föranleds av sistnämnda konvention.

Efter det att utredningen tillsattes har förutsättningarna för utredningsarbetet i viss mån ändrats. Sålunda har genom lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg myndighet getts befogenhet att ingripa mot fartyg för att hindra eller begränsa utsläpp av olja och vissa andra ämnen (jfr 2.5). Under hänvisning bl. a. till nämnda lag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att godkänna 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja. Konventionen godkändes av riksdagen (prop. 1972:106, JoU 1972:62, rskr 1972:272).

Räddningstjänstutredningens arbete har lett fram till ny brandlag (1974:80).

Det i direktiven omnämnda konventionsarbetet inom IMCO har inte avsatt något resultat av betydelse för utredningens verksamhet.

2 Gällande bestämmelser med tillämpning på fartygsvrak m. m.

Som framgått av föregående kapitel regleras frågor med tillämpning på eller eljest med anknytning till fartygsvrak och annan i vatten övergiven egendom från skilda utgångspunkter i en rad författningar. I detta kapitel skall lämnas en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i de viktigaste av dessa föreskrifter. Därvid skall även något beröras regler och praxis av privaträttslig natur som aktualiseras i samband med åtgärd till undanröjande av fartygsvrak m. m. I sistnämnda hänseende märks till en början de sjölagsbestämmelser som direkt eller indirekt anknyter till det förhållandet att ett fartyg förolyckats, däribland bestämmelser om begränsat redareansvar och sjöpanträtt. Vidare är att uppmärksamma bestämmelserna om rätt att kvarhålla och realisera annans egendom (retentionsrätt) samt föreskrifter rörande förmånsrätt som är förenad med sjöpanträtt och retentionsrätt. Slutligen är den försäkringsrättsliga regleringen av fartygs haveri av intresse i detta sammanhang.

2.1 Vattenlagens bestämmelser om allmän farled m. m.

Genom förordningen den 30 december 1880 infördes i vår lagstiftning för första gången preciserade regler om allmän farled. Förordningen har genom lag den 11 juni 1920 ersatts av bestämmelserna i 5 kap. vattenlagen. Nu gällande bestämmelser hänför sig dels till frågan i vilka vattendrag allmän farled finns, dels till frågan om inrättande av ny farled och därmed sammanhängande spörsmål om intrång och ersättning. I förstnämnda hänseende gäller att i vattenområde där den 1 januari 1921 fanns allmän farled som inrättats efter det nämnda förordning trätt i kraft sådan farled också framgent skall bibehållas. Detsamma gäller under vissa förutsättningar även i fråga om allmän farled som fanns vid förordningens ikraftträdande (1 §). Ny allmän farled kan inrättas där det prövas vara för den allmänna samfärdseln nödigt eller nyttigt (2 §). Det sker genom beslut av regeringen med tillämpning av ett i vattenlagen närmare reglerat expropriationsliknande förfarande, i viktiga avseenden överensstämmande med det som iakttas i fråga om byggande i vatten.

Vattenlagens bestämmelser om allmän farled tar i främsta rummet sikte på att reglera det förmögenhetsrättsliga förhållandet mellan den som vill anlägga och upprätthålla sådan farled och innehavare av enskild rätt

till berörda vatten- och strandområden. Lagen har emellertid i denna del som i så många andra stycken samtidigt ett starkt offentligrättsligt inslag. Detta framträder i den nyssnämnda föreskriften att inrättande av farled skall vara för den allmänna samfärdseln nödigt och nyttigt för att förordnande därom skall få meddelas samt i bestämmelsen att regeringen eller myndighet som regeringen förordnar kan, om så erfordras, förordna om reglemente eller andra särskilda föreskrifter angående allmän farleds begagnande eller underhåll eller rörande förvaltningen av dess angelägenheter (12 §). Vattenlagens regler om allmän farled gäller även i fråga om inrättande, utvidgande och förbättrande av allmän hamn. Dit räknas därvid allt vatten som blivit i laga ordning upplåtet till allmän hamn (13 §).

Några bestämmelser om rätten att utnyttja allmän farled för sjöfart finns inte i vår lagstiftning. Det står likväl utom tvivel att rätt att trafikera farleden står öppen för var och en som respekterar de föreskrifter som enligt reglemente eller eljest gäller för trafiken.

Bland vattenlagens bestämmelser om allmän farled återfinns även ett stadgande om rensning av farled. Rensning som med hänsyn till sjöfartens behöriga drivande är av nöden för bibehållande av vattnets djup eller läge i farleden får enligt detta stadgande verkställas utan föregående prövning av vattendomstol om blott markens ägare i förväg underrättats om åtgärden (9 §). Å andra sidan kan laglighetsprövning äga rum på den rensandes ansökan. Såsom bestämmelsen ger vid handen har man här återigen att göra med en bestämning av befogenheter i farleden i förhållande till innehavare av enskild rätt till vattenområdet eller stranden. Däremot ger stadgandet inte något underlag för bestämning av den rensningsberättigades befogenheter i förhållande till den som kan göra gällande enskild rätt till fartygsvrak eller annat som kan bli föremål för rensningsåtgärd.

2.2 Kungörelsen om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m.

Vissa bestämmelser om befogenhet för det allmänna gentemot innehavare av enskild rätt till fartygsvrak eller annan därmed likställd egendom hade meddelats redan före tillkomsten av 1880 års nyssnämnda förordning om allmän farled. Enligt kungörelsen (1878:30 s. 1) angående vidtagande av åtgärder för undanröjande av uppkomna hinder för sjöfarten i segelleder och å redder skulle det sålunda tillkomma lotsstyrelsen, därest fartyg sjunkit i segelled eller å redd så att hinder eller fara för sjöfarten förorsakades genom vraket, att föranstalta om vrakets undanröjande såvida inte verksamma åtgärder för bärgning eller bortskaffande därav ofördröjligen vidtogs av vederbörande befälhavare, redare eller ägare. Bestämmelserna i kungörelsen hade administrativ karaktär. Av förarbetena till kungörelsen framgår emellertid att förslag även förelegat att i sjölagen införa ett civilrättsligt stadgande av innebörd att det i angivna fall skulle åligga fartygets befälhavare, ägare eller redare att

ofördröjligen vidta verksamma åtgärder för bärgning eller skyndsamt bortskaffande av vraket eller de delar därav som befanns vara hinderliga. Förslaget föranledde likväl inte någon lagstiftningsåtgärd. 1878 års kungörelse har ersatts av kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m.

Uppstår hinder eller fara för sjöfarten genom att fartyg eller annat större föremål sjunkit i allmän farled och vidtar inte ofördröjligen vederbörande befälhavare, redare eller ägare verksamma åtgärder för bortskaffande av fartyget eller föremålet, äger enligt 1951 års kungörelse sjöfartsverket efter prövning av omständigheterna föranstalta om att det sjunkna undanröjs.

Samma befogenhet tillkommer sjöfartsverket i fråga om fartyg eller annat större föremål som sjunkit inom vattenområde där fiske får bedrivs utan stöd av enskild fiskerätt och som vållar väsentligt förfång för fiske av betydelse. I dylikt fall har sjöfartsverket att samråda med fiskeristyrelsen.

Från kungörelsens tillämpningsområde har undantagits fall då det område inom vilket fartyget eller föremålet sjunkit står under särskild myndighets inseende. Detta innebär att kungörelsen inte gäller för exempelvis sådana hamn- och kanalområden inom vilka särskild hamn- eller kanalmyndighet övar uppsikt över sjötrafiken. Om undanröjande av hinderliga vrak m. m. inom sådana områden finns i flertalet fall bestämmelser i hamn- och kanalförfattningar; jfr 2.3.

1951 års kungörelse innehåller inte några föreskrifter avseende kostnaderna för vrakröjning. Inte heller i 1878 års kungörelse reglerades hithörande frågor. Enligt Kungl. brev till lotsstyrelsen den 5 maj 1882 hade dock styrelsen rätt att sälja bärgat vrak till täckande av kostnaderna för röjningsföretag, och detta tillvägagångssätt anlitas alltjämt då sjöfartsverket vidtar åtgärd enligt 1951 års kungörelse.

1951 års kungörelse innehåller ej någon bestämmelse om skyldighet för ägare eller annan att själv vidta åtgärder till undanskaffande av vad som sjunkit. Sjöfartsverkets befogenhet i varje enskilt fall är emellertid ställd i beroende av att ägaren, redaren eller befälhavaren inte ofördröjligen vidtagit verksamma åtgärder härför. Det lämnas öppet huruvida sjöfartsverket skall underrätta vederbörande och bereda honom tillfälle härtill. Såsom kungörelsen lyder torde någon sådan skyldighet inte åvila verket. Det synes som om blotta frånvaron av omedelbar åtgärd från ägarens sida skulle vara tillräcklig legitimation för verket. Detta ter sig onekligen naturligt när det gäller fartyg eller föremål som sjunkit i allmän farled och där utgör hinder eller fara för sjöfarten. I sådant fall är uppenbarligen skyndsamma åtgärder av nöden, och ägarens eventuella intresse av att själv få ta hand som sin egendom får därvid vika om han inte handlar med nödig skyndsamhet.

2.3 Hamn- och kanalförfattningar

I KF (1874:26 s. 11) angående hamnordningar och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnarne i riket föreskrivs att särskild hamnordning skall finnas för varje större stapelstad i riket och kan upprättas även för annan allmän hamn. Sådan hamnordning fastställs av länsstyrelsen.

Hamnordningar och författningar om kanaltrafik innehåller i åtskilliga fall särskilda bestämmelser om åtgärder mot fartyg som till följd av övergivande eller annan händelse hindrar trafiken i hamn eller på kanal. Till skillnad från vad som enligt 1951 års kungörelse gäller i fråga om fartyg m. m., som hindrar trafiken i allmän farled, upptar dessa författningar uttryckliga föreskrifter om bl. a. flyttnings- och ersättningskyldighet för fartygsägare m. fl. samt bestämmelser om retentionsrätt för myndighet som i ägares ställe vidtar åtgärd mot hinderligt fartyg eller annat föremål. Såsom anmärkts under 2.2 är 1951 års kungörelse ej tillämplig inom område där hamn- och kanalmyndighet övar uppsikt över sjötrafiken.

För de föreskrifter som meddelas i hamnordningar har ett av sjöfartsverket författningsenligt¹ utarbetat normalförslag till hamnordning blivit normgivande. Enligt normalförslaget får hamnmyndighet föreskriva, att fartyg inte får införas i hamnområdet eller att befälhavaren skall föra bort det därifrån, om risk finns för att fartyget skall sjunka eller på annat sätt orsaka skada eller hinder för trafiken. Hamnmyndighet får också ålägga befälhavare att föra bort bl. a. fartyg som har sjunkit eller stött på grund. Polismyndighet får låta föra bort fartyget på den försumliges bekostnad, om den som det åligger underlåter att göra det.

Kanalförfattningar av intresse i detta sammanhang är kungörelsen (1970:664) om trafik på Södertälje kanal och kungörelsen (1970:665) om trafik på Trollhätte kanal. Enligt likalydande föreskrifter i dessa kungörelser åligger det den som utan tillstånd lägger upp fartyg i kanalen att omedelbart efter tillsägelse flytta fartyget (10 §). Sjunker eller grundstöter fartyg eller föreligger risk för att fartyg skall sjunka i kanalen, är befälhavaren skyldig bl. a. att skaffa bort fartyget från kanalen (11 § första stycket). Liknande skyldighet har befälhavaren om fartyget kan bli till hinder för trafiken genom att det blir manöverodugligt (12 §). Fullgör ej befälhavaren vad som sålunda åligger honom, får kanalinspektören flytta fartyget på bekostnad av ägaren, redaren eller annan som hade ansvaret för att fartyget fördes in i kanalen. Fartyg eller annat, som utan tillsyn flyter löst i kanalen, får genom kanalverkets försorg tillvaratagas på bekostnad av ägaren, redaren eller annan som hade ansvaret för att föremålet kom lös (13 §). Fartyg får hållas kvar till dess ersättning har betalats eller säkerhet ställts (20 § första stycket).

Enligt ett av hamnutredningen avgivet betänkande med förslag till hamnlag (SOU 1974:24) skall den som utnyttjar allmän hamn iakttas omsorg och försiktighet så att skada inte uppstår på hamnen eller dess anordningar och får ej använda hamnen så att annan trafikant hindras onödigtvis (5 §). Hamninnehavaren föreslås få befogenhet att avvisa fartyg från hamnen bl. a. om det kan befaras sjunka eller eljest bli

¹ Se KK (1950:153) med vissa tillämpningsföreskrifter till 1874 års KF; jfr KK (1955:674) om överflyttande å sjöfartsverket av vissa uppgifter som tillkomma kommerskollegium m. m.

liggande i hamnen. Vidare upptar förslaget en bestämmelse om skyldighet för fartygets ägare, redare eller befälhavare att på hamninnehavarens anmodan flytta fartyget till annan plats i hamnen om fartyget, där det ligger, medför hinder för trafiken eller eljest väsentlig olägenhet för trafikant (8 §). Lagförslaget innehåller ej några föreskrifter om åtgärder med anledning av uraktlåtenhet från ägares, redares eller befälhavares sida att ställa sig föreskrifter till efterrättelse.

2.4 Naturvårdslagen, allmänna ordningsstadgan, kommunala renhållningslagen

Enligt naturvårdslagen (1964:822) gäller ovillkorligt förbud mot nedskräpning utomhus (23 §). Förbudet omfattar också vattenområde. Nedskräpning kan medföra straffansvar och ersättningskyldighet (37 och 38 §§). Hälsovårdsnämnd kan förelägga den som är ansvarig för nedskräpning bl. a. att ställa platsen i ordning (24 §).

Enligt allmänna ordningsstadgan (1956:617) får allmän plats inom stadsplanlagt område ej utan tillstånd av polismyndigheten nyttjas på sätt som icke överensstämmer med det ändamål för vilket den upplåtits eller anvisats eller som är allmänt vedertaget (2 §). Med allmän plats förstås enligt stadgan – förutom gata, torg, park och annan plats som enligt fastställd stadsplan eller byggnadsplan utgör allmän plats och som upplåtits för avsett ändamål – också bl. a. för allmänheten tillgänglig del av hamnområde (1 §). Allmän plats inom stadsplanlagt område skall genom tjänliga renhållningsåtgärder hållas i sådant skick som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk. Till renhållning hänföres bl. a. bortförande av nedskräpande föremål (3 §).

Har på annan plats utomhus än gata, torg, park och liknande, där allmänheten äger att fritt färdas, skräpats ned eller eljest osnyggats, åligger det enligt kommunala renhållningslagen (1970:892) kommunen att återställa platsen i sådant skick som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk (3 §).

2.5 Lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, som trätt i stället för lagen (1956:86) i samma ämne, är i viktiga delar grundad på 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja med de ändringar som senare gjorts däri. I lagen slås fast bl. a. att utflöde av olja från fartyg skall förhindras så långt det är möjligt (1 §). Sjöfartsverket har befogenhet att meddela förbud och förelägganden som är påkallade för att hindra utsläpp av olja eller annat som enligt administrativ föreskrift skall anses skadligt (11 § första och tredje styckena). Sådan befogenhet tillkommer i brådskande fall även

tullverket. Vidtas ej åtgärd som avses med föreläggande, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets ägare eller redare. Sådan rätt föreligger också när den som avses med föreläggande inte kan tillställas detta utan dröjsmål som äventyrar syftet därmed samt när omedelbar åtgärd påkallas men ej kan väntas bli vidtagen av ägare eller annan (11 § andra stycket). Tillämpningsområdet för 11 § är inte geografiskt begränsat, och lagrummet gäller både svenskt och utländskt fartyg. Den som bryter mot förbud eller föreläggande som nu nämnts kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om gärningen förövats uppsåtligen eller av oaktsamhet (21 §).

2.6 Lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Enligt lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss, vilken bygger på 1969 års konvention i ämnet, är ägare av fartyg som för last av beständig olja skyldig att ersätta skada som orsakas av utsläpp av olja från fartyget. Ersättningsplikten är strikt och gäller således oberoende av om fel eller försummelse kan påvisas på fartygets sida (3 §). Ersättning skall utges såväl för själva föroreningsskadan som för kostnad för förebyggande åtgärder och för skada som framkallats av sådana åtgärder. Ersättning utgår enligt lagen även då skyldighet att vidta förekomna åtgärder förelegat enligt annan lag eller eljest föreskrivits i författning (2 §). Fartygsägarens ansvarighet är begränsad till ett belopp motsvarande 2 000 s. k. Poincaréfrancs (drygt 700 kr) per ton av fartygets dräktighet och kan högst omfatta 210 milj. francs (drygt 70 milj. kr) per händelse (5 §). Har fartygsägaren själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse, blir han emellertid ansvarig utan begränsning. I fråga om fartyg som befordrar mera än 2 000 ton olja som bulklast är ägaren skyldig att ha försäkring eller att ställa säkerhet för sin ansvarighet upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet (12 §). Lagens bestämmelser om strikt ansvar är tillämpliga även på skador som orsakats av olja från torrlastfartyg och tankfartyg som går i barlast (22 §). I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen.

Anspråk på ersättning för oljeskada som omfattas av lagen får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av lagen (4 §). Anspråket får ej göras gällande mot redare som ej tillika är ägare till fartyget eller mot befraktare eller någon som utför arbete i fartygets tjänst. Har skada uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder gäller det sagda även i fråga om bärgaren eller den som vidtagit sådana åtgärder, såvida inte bärgningen eller åtgärderna vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare.

2.7 Brandlagen

I brandlagen (1974:80) ges närmare bestämmelser om samhällets räddningstjänst. Härmed förstås verksamhet som syftar till att i nödläge avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön under förutsättning att det med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för räddningsåtgärderna och omständigheterna i övrigt kan anses påkallat att staten eller kommun svarar för att sådana åtgärder vidtas. Lagen är emellertid i allmänhet ej tillämplig på åtgärder som vidtas till havs eller i kustvattnen, Vänern eller Mälaren för att avvärja eller begränsa utflöde av olja eller annat som är skadligt. Lagen är dock tillämplig på sådana åtgärder i hamn (1 §). Varje kommun svarar för räddningstjänsten i kommunen med det brandförsvaret som det enligt lagen åligger kommunen att hålla (2 §). Brandförsvaret förestås av en brandchef. I vissa allvarigare nödlägen övertager länsstyrelsen ledningen av räddningstjänsten (12 §). Den som utövar befälet vid räddningstjänst får, om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön icke lämpligen kan avvärjas på annat sätt, företa sådant ingrepp i annans rätt som måste anses försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan och omständigheterna i övrigt. Han får sålunda bl. a. bereda medverkande personal tillträde till fastighet, avspärra olycksplats, nyttja fartyg samt riva eller undanskaffa byggnad, upplag eller annan egendom (1 i §). För sådant ingrepp utgår ersättning av allmänna medel enligt detaljerade regler i bl. a. 19, 20 och 22 §§. Lagen upptar emellertid inte några bestämmelser om skyldighet för den som framkallat räddningsfallet eller till vars förmån räddningsåtgärd vidtagits att ersätta stat eller kommun kostnaden för vidtagna åtgärder.

2.8 Sjörättsliga regler

Sjölagen (1891:35 s. 1) upptar en rad regler av företrädesvis privaträttslig natur som kan vinna tillämpning på fartygsvrak och på de rättsförhållanden som kan uppkomma som resultat av åtgärder med vraket från utomståendes sida. Hit hör i första hand bärgningsreglerna. Men också frågan om redarens ansvarighet och dennas begränsning samt om sjöpanträtt m. m. måste beaktas vid utformningen av en lagstiftning sådan som den med utredningsuppdraget avsedda.

Sjölagsbestämmelserna om bl. a. redares ansvarighet och om sjöpanträtt har ändrats genom lagar den 9 november och 17 december 1973 (SFS 1973:1104 och 1134).¹ I det följande utgår utredningen från den lagstiftning som sålunda antagits och promulgerats, ehuru de nya bestämmelserna skall träda i kraft först den dag regeringen bestämmer. De nya bestämmelserna behandlas alltså som om de vore gällande lag.

¹ Se E. Hagbergh, Sjölagen med 1973 års regler om gods- och passagerarbefordran, sjöpanträtt och skeppshypotek m. m., Stockholm 1974.

2.8.1 *Bärgning*

Åtgärd som myndighet i det allmännas intresse vidtar till undanröjande av farligt eller hinderligt vrak skiljer sig i rättssystematiskt hänseende tydligt från det sjörättsliga institutet bärgning vars ändamål bl. a. är att främja åtgärder för tillvaratagande av det kvarvarande värdet hos förolyckat fartyg och dess last. Det oaktat företer bärgningen i praktiken drag som motiverar att bärgningsrätten ägnas uppmärksamhet vid utformningen av regler av den art som utredningens uppdrag avser.

Sjölagen innehåller i 9 kap. bestämmelser om bärgning som väsentligen grundar sig på 1910 års Brysselkonvention om assistans och bärgning. Bestämmelserna behandlar huvudsakligen rätten till bärgarlön. Den för utredningen intressanta frågan om rätten att bärga är inte närmare reglerad i sjölagen. I denna del är man därför hänvisad huvudsakligen till sedvanerätt, rättspraxis och förekommande uttalanden i doktrinen. Framför allt när det gäller frågan om bärgares rätt att genomföra bärgning oberoende av ägarens vilja ger emellertid dessa rättskällor en splittrad bild med variationer mellan rättssystemen och till stor del också inom dessa. För nordisk rätts del² läser det dock numera allmänt antagas att då fråga är om fartyg som blivit vrak eller eljest övergetts och i fråga om vilka sålunda inte någon sjönödssituation kan åberopas bärgaren i allt fall ej mot ägarens förbud får inlåta sig på bärgningsföretag. Förhållandet finner ej sällan uttryck däri att en presumtiv bärgare förvärvar vraket av ägaren för bärgning, varvid rättsförhållandet dem emellan förlorar sin sjörättsliga natur. Har övergivandet tagit karaktären av ett uppgivande av äganderätten till fartyget – något som får bedömas på grundval av omständigheterna i varje fall för sig – är en bärgare givetvis oförhindrad att gå till verket. Han måste emellertid iaktta de regler om sjöfynd m. m. som redovisas i det följande; dessa avser just att säkerställa att möjligen kvarvarande rätt till fartyget ej trädes för nära genom bärgningen.

Äger bärgning rum träder – om inte annat följer av avtal mellan bärgare och ägare – sjölagens regler om bärgarlön i tillämpning. Dessa skall beaktas också i de fall då företaget regleras av lagen med vissa bestämmelser om sjöfynd (se nedan under 2.10).

Bärgning av beskaffenhet att medföra rätt till bärgarlön föreligger när hjälp i någon form lämnas ”fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods” (224 § första stycket).

Bärgarlönen bestämmes med hänsyn till en rad i lagen delvis med olika prioritet angivna omständigheter, av vilka den utgift eller förlust bärgaren fått vidkännas endast är en (225 §). Bärgarlönen får ej sättas högre än till värdet av det bärgade (226 §).

Sjölagens bestämmelser bygger på förutsättningen att bärgarlön skall betalas också då bärgning utförts av svenskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och ej för affärsdrift (jfr 230 §).

Bärgaren har sjöpanträtt och retentionsrätt i det bärgade. Hithörande frågor behandlas närmare under 2.8.3 och 2.12.

Slutligen bör nämnas att 11 kap. luftfartslagen (1957:297) innehåller

² Jfr Braekhus, Retten til å berge, Arkiv for Sjørett bind 6 s. 527 ff. samt Nytt Juridiskt Arkiv del II 1964 s. 328 ff.

bestämmelser om bärgning av luftfartyg och ombordvarande gods m. m. Bärgarlön utgår därvid efter samma grunder som gäller vid bärgning enligt sjölagen (2 §). Bärgaren har luftpanträtt och retentionsrätt i det bärgade.

I fråga om bärgning av sväware har svävarfartsutredningen i betänkan- det (SOU 1972:21) "Svävarfartslag" föreslagit att bestämmelserna i sjölagen om bärgning och sjöpanträtt för fordran på bärgarlön skall äga motsvarande tillämpning på sväware vare sig bärgningen ägt rum till sjöss eller på land (s. 15, 102).

2.8.2 Begränsning av ägares och redares ansvarighet beträffande ersätt- ning för avlägsnande av fartygsvrak

Enligt svensk rätt³ svarar fartygs redare personligen och utan begränsning för de förpliktelser som han själv eller genom annan ingår eller ådrar sig med avseende på fartyget. Redares ansvar för skada framgår förutom av allmän lag av 233 § sjölagen. Enligt denna bestämmelse är redaren ansvarig för skada som orsakas av befälhavaren, medlem av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten. Detsamma gäller om skada åstadkommes av annan som på grund av redarens eller befälhava- rens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Undantag från nu nämnda princip om redarens ansvarighet har föreskrivits dels bland bestämmelserna om redarens ansvar för gods och passagerare,⁴ dels i form av bestämmelser om yttersta gränser för hans ansvarighet i åtskilliga fall, s. k. globalbegränsning.

I förevarande sammanhang är det främst reglerna om globalbegränsning som är av intresse. De är upptagna i 10 kap. (233–243 §§) sjölagen. Bestämmelserna grundas i huvudsak på 1957 års internationella konven- tion angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö, vilken konvention har ratificerats av Sverige och trätt i kraft år 1968.⁵

Såsom ett fall då redaren är berättigad till globalbegränsning av sin ansvarighet anges i 234 § 1 mom. första stycket 5 "ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg". Bestämmelsen grundar sig på artikel 1(1) c i konventionen som medger ansvarighetsbegränsning beträffande bl. a. "förpliktelse eller ansvarighet som ålägges i lagstiftning rörande avlägsnandet av vrak och som hänför sig till lyftandet, avlägsnandet eller förstörandet av sjunket, strandat eller övergivet fartyg (inbegripet det som finnes ombord på sådant fartyg)". Enligt punkt (2) (a) i det till konventionen fogade signaturprotokollet kan fördragsslutande stat förbe- hålla sig rätt att utesluta tillämpning av denna bestämmelse. Sverige har förbehållit sig sådan rätt men har, såsom redan framgått, inte utnyttjat sig av den generellt; en på förbehållet grundad sjölagsbestämmelse (243 §) behandlas i det följande.⁶ Mot bakgrunden av vad som i det föregående anförts om bärgning förtjänar här anmärkas att konventionen /artikel 1(4) (a)/ utesluter ansvarighetsbegränsning i fråga om bärgarlön.

I förarbetena⁷ till det ifrågavarande begränsningsfallet uttalas att det här är fråga om redarens förpliktelse att avlägsna fartyget eller egen-

³ Prop. 1973:42 s. 159, Hagbergh a. a. s. 93 ff.

⁴ Se 120, 192 och 193 §§ sjölagen samt la- gen (1936:277) i anled- ning av Sveriges tillträde till 1924 års interna- tionella konvention rö- rande konossement.

⁵ Prop. 1964:35 s. 9 ff.

⁶ Prop. 1964:35 s. 65 f.

⁷ Prop. 1964:35 s. 71 f, 79.

domen, medan hans förpliktelse att utge ersättning enligt ett av honom ingånget avtal med exempelvis ett bärgningsbolag, som åtagit sig att avlägsna fartyget eller egendomen, inte omfattas av bestämmelsen. För att bestämmelsen skall vara tillämplig fordras enligt förarbetena vidare att förpliktelsen skall åvila redaren ex lege, vare sig det är jämlikt lag eller administrativ författning eller – vilket dock ansetts mera tveksamt – allmänna rättsgrundsatser. Ett endast på avtal grundat åtagande av redaren att avlägsna fartyget eller egendomen faller inte in under bestämmelsen. Denna är vidare tillämplig oavsett graden av den skada som drabbat fartyget. Det krävs sålunda inte att fartyget skall ha skadats i sådan utsträckning att det utgör vrak. Ordet "avlägsna" torde, enligt vad som vidare sägs i förarbetena, täcka konventionens uttryck "raising, removal or destruction", och med strandat fartyg lär få jämställas grundstött fartyg.

Begränsningsreglerna gäller i princip, vare sig ansvarigheten grundar sig på fel eller försummelse eller inte.⁸ En betydelsefull inskränkning i denna grundsats föreskrivs dock i 234 § 1 mom. andra stycket, enligt vilken bestämmelse begränsningen ej avser ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, såvida han inte begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Enligt 235 § bestäms ansvarighetsgränsen till ett belopp beräknat efter 1 000 s. k. Poincaréfrancs (1 frc = ca 34 öre) för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 Poincaréfrancs. En högre ansvarighetsgräns tillämpas vid personskada. Ansvarighetsgränsen gäller beträffande fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse. Bestämmelser i 239 § innebär att tvist om ansvarighetsbeloppets storlek och fördelning kan hänskjutas till dispaschör för utredning och avgörande. Däremot är det domstols sak att pröva om i visst fall rätt till ansvarighetsbegränsning föreligger.

Redaren kan förhindra att hans egendom blir föremål för kvarstad eller annan handräckning för fordran beträffande vilken hans ansvarighet är begränsad genom att ställa säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet. Bestämmelser av denna innebörd finns i 237 och 238 §§.

Enligt 241 § gäller att bestämmelserna om globalbegränsning kan åberopas även av vissa andra personer än fartygets redare, bland dem fartygets ägare, som inte är redare.

Av regler i 242 § följer att begränsningsbestämmelserna i 10 kap. sjölagen är tillämpliga närhelst ansvarighetsbegränsning åberopas inför svensk myndighet utan hänsyn till omständigheter som fartygets nationalitet eller platsen för den händelse som gett upphov till ansvarigheten.⁹ Bestämmelserna är sålunda i princip tillämpliga även i fråga om fartyg som är hemmahörande i främmande stat som inte anslutit sig till 1957 års begränsningskonvention eller som anslutit sig med förbehåll enligt konventionen. Genom sådant förbehåll kan som tidigare nämnts fördragslutande stat utesluta tillämpning av bl. a. det begränsningsfall som avser ersättning på grund av skyldighet att avlägsna förolyckat fartyg. För att kunna förhindra att främmande fartyg av svensk myndighet får en förmånligare behandling än som i motsvarande situation kommer ett

⁸ Prop. 1964:35 s. 69.

⁹ Jfr SOU 1961:33 s. 54.

svenskt fartyg till del i det främmande fartygets hemland har genom föreskrift i 243 § regeringen getts behörighet att förordna att andra regler än bestämmelserna i 10 kap. sjölagen skall tillämpas här i landet i fråga om fartyg som hör hemma i främmande stat som inte anslutit sig till konventionen eller som gjort det med förbehåll.¹⁰ Hittills har, såvitt känt, inte något sådant förordnande meddelats.

2.8.3 Sjöpanträtt för fordran på ersättning för avlägsnande av fartygsvrak m. m.

Enligt tidigare gällande bestämmelser i 11 kap. sjölagen tillkom sjöpanträtt bl. a. fordran på bärgarlön men inte fordran på ersättning för avlägsnande av vrak

Sjölagen upptar nu i 11 kap. nya regler om sjöpanträtt i fartyg och last, i viktiga delar grundade på 1967 års internationella sjöpanträttskonvention. Enligt 244 § första stycket 5 och tredje stycket gäller sjöpanträtt i fartyg till säkerhet för sådan, till fartyget hänförlig fordran mot redaren, ägaren och vissa andra personer som avser bl. a. bärgarlön och ersättning för avlägsnande av vrak. Av förarbetena till nämnda paragraf framgår att det i vissa hänseenden råder oklarhet angående omfattningen av sistnämnda fordringsgrupp.¹¹ Det är emellertid ställt utom diskussion att myndighets fordran på ersättning för avlägsnande av vrak är förenad med sjöpanträtt i vraket.

Det i lagtexten använda uttrycket "avlägsnande av vrak" är en direkt översättning av sjöpanträttskonventionens uttryck "wreck removal" (artikel 4:1:v).¹² Jämfört med den engelska versionen av artikel 1 (1) (c) i 1957 års begränsningskonvention synes detta uttryck innefatta samma slag av åtgärder och egendom till föremål därför som avses med begränsningsregeln i 234 § 1 mom. första stycket 5 enligt vad som utvecklats under 2.8.2.

Sjölagens regler om sjöpanträtt innebär i övrigt väsentligen följande. Efter de sjöpanterättigade fordringarnas nummerordning har fordran avseende bärgarlön eller ersättning för avlägsnande av vrak sämsta rätt, men enligt särskild föreskrift har sådan fordran alltid företräde framför tidigare uppkomna fordringar (245 §).¹³ I princip häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt även om äganderätten övergår till annan eller fartygets registrering ändras (246 §). Sjöpanträtt omfattar ej ersättning som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyget (257 § första stycket). Sjöpanträtt preskriberas ett år från fordringens tillkomst. Preskriptionen avbryts endast av säkerställd kvarstad eller utmätning, som leder till exekutiv försäljning (248 §). Sjöpanträtt upphör när fartyget sålts exekutivt i Sverige och köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående (249 § första stycket). Vid den exekutiva försäljningen får fordran, som är förenad med sjöpanträtt, bevakas till fullt belopp utan hinder av bestämmelserna i 10 kap. sjölagen om redareansvarets begränsning men ger ej utdelning utöver det belopp som högst skall utgå enligt dessa bestämmelser (249 § andra stycket).

¹⁰ Prop. 1964:35 s. 63.

¹¹ Prop. 1973:42 s. 334.

¹² Prop. 1973:42 s. 380 f.

¹³ Jfr prop 1974:42 s. 578 f., 618

2.9 Kungl. Maj:ts beslut den 20 augusti 1841

Genom ett i hithörande delar allttjämt gällande beslut den 20 augusti 1841 har Kungl. Maj:t föreskrivit att den som först anmäler sig hos Kungl. Maj:ts befallningshavande att på ett eller flera noggrant uppgivna stället göra försök att upptaga sjunket och övergivet gods skall äga företräde framför andra härutinnan. Företrädesrätten kan medges under högst två år. Regeringen kan dock medge ytterligare förlängning. I fråga om iakttagande av ägares rätt till vad som bärgas tillämpas härom gällande särskilda bestämmelser.

2.10 Lagen med vissa bestämmelser om sjöfynd

Lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd ålägger vid straffansvar den som bärgar övergivet fartyg, skeppsvrak eller redskap eller gods som hör till fartyg att anmäla fyndet för polisman eller tulltjänsteman. Anmälningsskyldigheten är dock begränsad till egendom som bärgas inom svensk skärgård, vid svensk kust eller i rikets segelbara insjöar, floder eller kanaler (1 och 8 §§). Om bärgningen utfärdas kungörelse med föreläggande för ägaren att anmäla sig inom viss tid (3 §). Det bärgade godset lämnas ut till ägaren, om han ger sig tillkänna inom förelagd tid och styrker sin rätt, mot att han till bärgaren utbetalar bärgarlön och vissa av bärgningen föranledda kostnader (4 § första stycket). Om ägaren inte anmäler sig tillfaller strandfynd kronan efter avdrag för bärgarlön m. m. och annat fynd bärgaren (4 § andra stycket).

2.11 Lagen om fornminnen

I ett särskilt avsnitt av lagen (1942:350) om fornminnen (9 a och 9 b §§) behandlas skeppsvrak i de fall då minst 100 år kan antas ha förflutit sedan skeppet blev vrak. Riksantikvarien har enligt dessa bestämmelser alltid rätt att bärga sådant s. k. historiskt vrak, medan ägares eller annans bärgningsrätt är beroende av riksantikvariens medgivande. Historiskt skeppsvrak som bärgats tillfaller kronan, om ägare inte finns. Ägaren till mark eller vattenområde, som berörs av bärgningsföretag, är berättigad till ersättning för kostnad eller skada som företaget medför. Nu redovisade bestämmelser om historiska vrak gäller också föremål som påträffats i eller i närheten av sådant vrak och har samband med detta.

2.12 Regler om retentionsrätt

Retentionsrätt är en laga befogenhet att till säkerhet för fordran hålla kvar annans lösa egendom som man har i sin besittning. Denna rätt är närmast inriktad på att framtinga betalning av ägaren genom att denne nödgas vara av med egendomen. Retentionsrätt är dock i vissa fall

förenad med realisationsrätt enligt lagen om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats. Sådan retentionsrätt står därigenom handpant-rätten mycket nära. Till skillnad från handpanträttshavaren kan emeller-tid retinenten inte fordra lösen för att lämna godset ifrån sig vid utmätning. Han får alltså lämna ut det och nöja sig med utdelning i köpeskillingen.

Myndighet eller enskild som tagit befattning med förolyckat fartyg eller fartygsvrak har enligt gällande rätt i vissa fall retentionsrätt i egendomen. Sålunda har bärgare befogenhet att motsätta sig att bärgat fartyg lämnar det ställe, dit det förts efter bärgningen, eller att ägare tar bärgat gods i besittning, innan bärgarlönen betalats eller säkerhet för denna ställts. Omfattningen av bärgarens retentionsrätt — som ej är förenad med realisationsrätt — är dock inte alldeles klar.¹⁴ Som framgår av 2.3 har kanal- och hamnmyndighet retentionsrätt i fartyg och andra föremål som författningsenligt omhändertagits.

2.13 Regler om förmånsrätt och exekution

I förmånsrättslagen (1970:979) finns bestämmelser om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt och retentionsrätt.

Vid utmätning och konkurs som avser fartyg har sjöpanträtt bästa förmånsrätt medan retentionsrätt ger förmånsrätt närmast därefter. I allmänhet går dock konkurrerande fartygshypotek före retentionsrätt.

I fråga om annan lös egendom än fartyg och luftfartyg har retentions-rätt i allmänhet bästa förmånsrätt vid sidan av handpanträtt.

För exekution i fartyg och luftfartyg finns vissa regler meddelade i utsökningslagen samt i lagen (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m. m., som ännu inte trätt i kraft, och i lagen (1971:500) om exekutiv försäljning av luftfartyg m. m.

2.14 Straff-, politi- och processrättsliga regler

Den som förfogar över vattenområde kan hos domstol eller överexekutor begära beslut om handräckning enligt 15 kap. 4 § rättegångsbalken eller 191 § utsökningslagen, om den som olovligen har lämnat ett fartyg inom området inte självant flyttar fartyget. Flyttar den som har besittnings-rätten till området själv fartyget, kan han göra sig skyldig till självtäkt eller annat brott enligt 8 kap. brottsbalken. Å andra sidan kan den som utan lov lämnar ett fartyg på annans vattenområde därigenom göra sig skyldig till egenmäktigt förfarande.

Med stöd av politirättsliga regler kan myndighet i vissa fall ingripa när övergivet fartyg utgör fara för den allmänna säkerheten. Sålunda skall enligt 2 § polisinstruktionen (1972:511) polisen hindra att den allmänna säkerheten störs och vidta behövliga åtgärder när den kränkts. I egenskap av högsta polismyndighet i länet åligger det enligt 31 § polisinstruktionen länsstyrelsen att övervaka att den allmänna säkerheten sålunda bevaras. För

¹⁴ Jfr F. Schmidt, Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944, s. 157 f.

dess upprätthållande får länsstyrelsen enligt 10 och 32 §§ länsstyrelseinstruktionen (1971:460) förelägga vite, när påföljd ej är bestämd i lag eller annan författning, samt förfoga över länets polisstyrkor.

2.15 Försäkringsförhållanden

Försäkringsmässigt skydd vid totalförlust av fartyg bereds genom s. k. kaskoförsäkring. Tillämpning av reglerna för denna försäkringsform kan på avgörande sätt påverka äganderätten till fartygsvrak. Enligt de svenska försäkringsgivarnas bestämmelser¹⁵ gäller sålunda att försäkringsgivaren vid utbetalning av totalförlustersättning har rätt att överta vad som kan finnas i behåll av fartyget. Detsamma torde gälla enligt flertalet utländska försäkringsavtal. Vill försäkringsgivaren inte utöva denna rätt, anses det numera enligt svensk rätt¹⁶ åligga honom att uttryckligen meddela försäkringstagaren detta. Främmande rättsordningar intar emellertid i många fall annan ståndpunkt i sistnämnda fråga.

Enligt de svenska reglerna för kaskoförsäkring ansvarar försäkringsgivaren i allmänhet inte för kostnad för borttagande av vraket av det försäkrade fartyget. Ansvar för sådan kostnad har dock ansetts åvila försäkringsgivaren, om han vid utbetalning av totalförlustersättning inträtt i äganderätten till fartygsvraket.¹⁷

Försäkringsskydd bereds också genom en annan sjöförsäkringsform, den s. k. Protection & Indemnity- (P & I)-försäkringen. På grund av sådan försäkring kan ägaren eller redaren få ersättning för kostnader för avlägsnande av vraket av det försäkrade fartyget i fall då ansvar för avlägsnandet åvilar honom. P & I-försäkringen brukar också täcka försäkringstagarens ansvar mot tredje man för skada som orsakats av att vraket hindrat samfärdseln. Försäkringar avseende fritidsbåtar täcker ibland också kostnad för borttagandet av vrak, som den försäkrade kan åläggas sedan båten förolyckats.¹⁸

¹⁵ Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1966 (reviderade 1971) jämte kommentar s. 52 f.

¹⁶ a. a. s. 53.

¹⁷ a. a. s. 28.

¹⁸ Tiberg, Båtjuridik, Stockholm 1973, s. 227.

3 Tillämpning av gällande bestämmelser vid inträffade fall av övergivande av fartyg

3.1 Fallet "Sinergasia"

Räckvidden av 1951 års kungörelse om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak belyses väl av det i JO:s förutnämnda framställning behandlade fallet rörande fartyget "Sinergasia". Eftersom detta fall också innehåller åtskilliga element av beskaffenhet att illustrera väsentliga delar av den allmänna rättssituationen i övrigt på det av utredningen berörda området synes en mera ingående redogörelse för fallet vara ägnad att bilda bakgrund till de fortsatta övervägandena.

Den 18 december 1966 grundstötte det grekiska fartyget m/v Sinergasia på Lövägrundet utanför Holmsund. Grundet är beläget ca 3 distansminuter (5 500 meter) från fastlandet. Fartyget, som totalhave-
rerade, stod ännu i december 1968 kvar på grundet.

Sedan länsstyrelsen erhållit rapport om förlisningen, undersökte länsstyrelsen, huruvida vraket kunde medföra oljeskador eller skador från lasten som bestod av bl. a. kopparslig. Vid undersökningen märktes inga oljeskador och kopparhalten i vattnet var så ringa, att den ansågs icke kunna medföra skada på fisket. Länsstyrelsen befarade dock, att det kunde finnas olja i vrakets tankar. Sedan det uppgivits att äganderätten till vraket efter skadereglering övergått till firma P. Wigham-Richardson & Co, London, tillskrev länsstyrelsen i september 1967 detta företag med förfrågan om vilken åtgärd man planerade beträffande vraket. På denna fråga erhöles icke något svar. Efter förslag av en skeppsmäklare i Stockholm tillskrev länsstyrelsen i november 1967 Salvage Association i London såsom då uppgiven försäkringsgivare. Avskrift av brevet tillställdes P. Wigham-Richardson & Co. I december 1967 meddelade Salvage Association, att detta företag icke var ägare till vraket, men att man tagit kontakt med P. Wigham-Richardson & Co, som enligt Salvage Association vore "insurance brokers for this vessel". Salvage Association förklarade, att P. Wigham-Richardson & Co skulle behandla ärendet med "the parties concerned". P. Wigham-Richardson & Co avhördes alltjämt icke. Då vraket inte ansågs utgöra någon direkt fara för sjöfarten eller fisket, lät länsstyrelsen ärendet bero vintern 1967-1968.

I april 1968 anhöll byggnadsnämnden i Holmsunds köping, att länsstyrelsen måtte med statliga medel låta bortskaffa vraket. Med anledning härav anhöll länsstyrelsen den 22 maj 1968 om sjöfartsstyrelsens utlåtande i frågan.

Sjöfartsstyrelsen svarade i skrivelse den 18 juli 1968, att risk bedömdes icke föreligga att vraket eller delar därav skulle kunna av vind, sjöhävning eller is föras ut till och störa trafiken i farleden. Vraket kunde därför icke anses utgöra något hinder eller någon fara för sjöfarten. Ej heller ansågs vraket vålla väsentligt förfång för fisket. Sjöfartsstyrelsen hade därför funnit sig icke kunna föranstalta om att vraket undanröjdes med tillämpning av 1951 års kungörelse. Sjöfartsstyrelsen ansåg det dock ur allmänna synpunkter önskvärt att vraket undanröjdes snarast möjligt.

Sedan länsstyrelsen erfarit, att försäkringsaktiebolaget Skandia ägde större delen av lasten (kopparsligen) medan ett försäkringsföretag i USA skulle vara ägare till annan del av lasten (silverslig), tillskrev länsstyrelsen den 23 juli 1968 Skandia och AB H. Gullberg, det senare bolaget såsom ombud för företaget i USA. Skandia svarade den 31 i samma månad, att bolaget för sin del inte hade något att invända emot bärgning av fartyget. Skandia avstod från sin rätt till lasten. AB H. Gullberg lät sig icke avhöra.

På grund av svårigheten att få svar från P. Wigham-Richardson & Co hemställde länsstyrelsen i skrivelse den 22 juli 1968 hos utrikesdepartementet, att detta genom beskickningen i London skulle ta kontakt med det engelska företaget för att söka utröna vilka avsikter företaget hade i fråga om vraket. Om företaget icke självt ämnade låta bärga vraket, ansåg länsstyrelsen det rimligt, att företaget avstod från sin rätt till detsamma. Enär en bärgare tagit kontakt med P. Wigham-Richardson & Co och även med länsstyrelsen angående vraket, förordade länsstyrelsen en överenskommelse mellan företaget och bärgaren. Länsstyrelsen hemställde också, att departementet ville söka kontakt med vederbörande grekiska rederi för att få bestyrkt, att rätten till vraket övergått till P. Wigham-Richardson & Co. I skrivelse den 5 september 1968 meddelade beskickningen i Aten, att rederiet bestyrkt, att rätten övergått till "försäkringsgivarna".

Med skrivelse den 12 september 1968 överlämnade utrikesdepartementet en skrivelse från generalkonsulatet i London, som förhandlat med P. Wigham-Richardson & Co. Innehållet i denna skrivelse gav dock inte någon större klarhet. Företrädaren för företaget hade meddelat generalkonsulatet, att han gärna skulle lämna de av länsstyrelsen begärda upplysningarna men att han kunde handla endast "on behalf of the Owners and on their instructions". Länsstyrelsens förmodan, att P. Wigham-Richardson & Co ägde vraket av Sinergasia, var felaktig.

I samband med JO:s inspektion av länsstyrelsen i oktober 1968, då fartyget alltjämt stod kvar på grundet, upptogs från länsstyrelsens sida frågan om vad som från det allmännas sida kunde göras åt fallet. I yttrande som JO med anledning härav infortrade från sjöfartsverket framhöll verket, liksom tidigare i sitt yttrande till länsstyrelsen, att förutsättningar inte syntes föreligga för åtgärd med stöd av 1951 års kungörelse. Sjöfartsverket framhöll samtidigt att det allt oftare förekom att äldre fartyg som inte längre med fördel kunde utnyttjas kommersiellt eller för fritidsändamål fördes upp mot någon strand eller in i någon vik och lämnades där att vittra eller slås sönder av väder och vind. På så sätt hade rena skrotlager blivit en allt vanligare syn i våra vatten vilket inte sällan framkallat olägenhet eller fara för fritidsfolk, badande, fiskare m. fl.

I senare yttrande till JO anslöt sig länsstyrelsen till sjöfartsverkets uppfattning att någon befogenhet till åtgärd med vraket inte kunde grundas på 1951 års kungörelse. Enligt Kungl. Maj:ts förutnämnda beslut den 20 augusti 1841 kunde länsstyrelsen visserligen på ansökan av bärgare lämna tillstånd till upptagande av sjunket gods. Förutsättning härför var emellertid att godset övergetts av sin laglige ägare. I fallet Sinergasia hade äganderätten till vraket inte kunnat utrönas. I fråga om lasten hade uppgivna rättsägare antingen avstått från sin rätt eller inte låtit sig avhöra. Ansökan om rätt att bärga fartyg och last hade inte inkommit till länsstyrelsen, men en bärgare hade muntligen meddelat att han var villig att utföra bärgning mot ersättning. Enligt länsstyrelsens mening kunde man möjligen, med hänsyn till den långa tid som förflutit sedan förlisningen och övriga omständigheter, anse fartyget och lasten som övergivna. Man kom likväl inte till någon lösning såvida inte någon hos länsstyrelsen anmälde sin önskan att bärga fartyg och last. Någon möjlighet att utfästa ersättning för bärgningsarbetet hade länsstyrelsen inte, eftersom anslag saknades för ändamålet.

I sin framställning till Kungl. Maj:t sade sig JO med avseende på det sålunda redovisade fallet vilja förutsätta att, om länsstyrelsen trots fortsatta ansträngningar inte inom rimlig tid fick klarhet i frågan om äganderätten till fartyg och last och dessa därför fick anses övergivna, länsstyrelsen föranstaltade om vrakets avlägsnande på det allmännas bekostnad. Om länsstyrelsen inte skulle disponera erforderliga medel härför, fick den göra framställning härom hos Kungl. Maj:t.

Vad som framkommit i ärendet visade emellertid, enligt JO:s mening, att det förelåg behov av bestämmelser som reglerade, å ena sidan, fartygsägarens skyldigheter och, å andra sidan, offentlig myndighets rätt och plikt att ingripa när fartyg blivit vrak. Härom anförde JO vidare:

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 dra 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.

Det allmänna intresset av att förolyckade eller övergivna fartyg icke blir liggande som vrak tillgodoses endast ofullständigt av gällande bestämmelser.

JO gick i ärendet även in på frågan om tillämpligheten av existerande bestämmelser. I fråga om 1841 års beslut framhöll JO därvid att det förutsätter att någon enskild anmäler önskan att bärga sjunket gods som övergivits av ägaren. Beslutet har därigenom begränsad räckvidd och är dessutom otidsenligt. Om 1951 års kungörelse framhöll JO bl. a. att den efter ordalagen inte är tillämplig när fartyget står på ett grund vid sidan av farleden och ej skadar fisket. Bortsett härifrån måste bestämmelserna anses ytterst ofullständiga. Man kan sålunda, enligt JO, fråga sig hur långt sjöfartsverket kan gå för att få vraket avlägsnat. Får det sprängas? Hur långt skall ägarens intressen tillvaratas? I vilken utsträckning och med vilka medel skall ägaren efterforskas? JO fann det slutligen kunna diskuteras om inte ämnet är av sådan karaktär att det kräver reglering i lag och inte allenast i administrativ författning.

På tal om möjligheten att ingripa mot övergivna fartyg med stöd av naturvårdslagen anförde JO:

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.

Inte heller övriga i ärendet berörda bestämmelser – i fornminneslagen, lagen om sjöfynd och sjölagen – fann JO ägnade för tillämpning i den situation som förelåg i fallet Sinergasia. I vilken mån länsstyrelse med stöd av sin allmänna politimakt skulle kunna ingripa när sjunket eller övergivet fartyg vållar olägenhet från allmän synpunkt fann JO vara en öppen fråga. Enligt JO måste det därför anses föreligga behov av föreskrifter rörande fartygsägarens skyldigheter och myndighets rätt och plikt att ingripa med avseende på vrak. JO betonade till sist också angelägenheten av att en ändamålsenlig ansvarsfördelning kommer till stånd mellan sjöfartsverket och länsstyrelse i dessa fall.

3.2 Andra fall

I framställningarna från Svenska kommunförbundet och Svenska hamnförbundet berörs företrädesvis behovet av regler om flyttning och undanskaffande av fartyg som är i ett eller annat hänseende olämpligt förtöjt inom hamnområde eller eljest. Problemet, vilket karakteriseras som ett nedskräpnings- eller ordningsproblem, uppträder framför allt i vattenområden inom storstadsregionerna. Uttjänta mindre båtar, skutor

och liknande fartyg avsedda för nöjesbruk överges och lämnas åt sitt öde. Ofta sjunker de och blir vrak. Frekvensen av härmed sammanhängande olägenheter har ökat väsentligt med det växande antalet fritidsbåtar och allmänhetens intresse för äldre fartyg som tidigare brukats i yrkessjöfarten. Det kan också vara fråga om fartyg som är fullt användbara och som alltjämt nyttjas av ägaren men som mer eller mindre permanent förtöjs på olämpliga platser. Inte sällan utövas på sådana fartyg verksamheter som stör omgivningen och som i praktiken visat sig svåra att stävja. Man betonar också att de båtvrak som här och var kantar stränderna har en förfulande inverkan på landskapsbilden och innebär en olycksfallsrisk främst för lekande barn.

I båda framställningarna framhävs med skärpa de svårigheter av formell natur som nu ofta gör det omöjligt att ingripa mot förekommande överträdelse och oskick. Möjligheterna för hamnmyndigheterna att med stöd av bestämmelser i hamnordning flytta fartyg av hithörande slag som befaras sjunka eller där icke önskvärd verksamhet förekommer eller vars ägare inte efterkommer hamnbefällets anvisningar försvåras eller omintetgörs ofta på grund av att ägaren inte kan spåras för delgivning av beslut. Skulle han påträffas, händer det inte sällan att meddelade anvisningar nonchaleras. Vanligen har ägaren så svag ekonomi att bötesstraff blir verkningslöst. Myndigheternas åtgärder blockeras också genom systematiskt utnyttjande av besvärsmöjligheter, ägarbyten m. m.

Kommunförbundet redovisar ett antal fall i vilka berörda svårigheter gjorts gällande i varierande kombinationer. I slutet av 1970 fanns i Stockholm ett 90-tal fartyg av ifrågavarande kategori. Av dessa hade ett 50-tal fått sig förtöjningsplats anvisad, medan omkring 30 låg sjunkna. Ett tiotal var föremål för utredning av hamn- och polismyndigheterna. Under åren 1967–70 hade Stockholms hamn, efter resolution av polismyndigheten, bogserat ett tiotal fartyg till Hammarby sjö, av vilka fem sedermera sjunkit. Trots de sålunda redovisade exemplen från Stockholm ansåg kommunförbundet att det finns relativt goda möjligheter att bemästra de påtalade problemen i sådana hamnar för vilka särskild hamnordning blivit fastställd. Såvitt angår övriga vattenområden, bortsett från allmän farled, är enligt hamnförbundet situationen den att verksamma befogenheter i stort sett saknas. Hittegodslagen och lagen om sjöfynd, vilka måhända skulle kunna tillämpas i vissa fall, skulle ej kunna ge annat än begränsat resultat. Inte heller fann kommunförbundet någon tillfredsställande lösning stå att uppnå med tillämpning av allmänna ordningsstadgan, lokala ordningsstadgor eller byggnadslagstiftningen. Vissa fördelar skulle möjligen kunna erbjudas genom en utvidgning av hamnområdesbegreppet. En sådan lösning skulle emellertid knappast överensstämma med hamnområdesregleringens primära syfte att betjäna yrkessjöfarten. Vidare måste man undvika en reglering som bara får till följd att problemen flyttas till angränsande räjonger. När Stockholm för en del år sedan mera konsekvent sökte påkalla efterlevnad av hamnordningens föreskrifter i hithörande delar, ledde det till att åtskilliga av de avvisade fartygen flyttades till grannkommunerna.

Såsom illustration av den formella omgången vid åtgärder mot

olämpligt förtöjda fartyg i motsvarande situation ger hamnförbundet i sin framställning följande beskrivning av det förfarande som tillämpas i Stockholm:

Fartygets ägare tillställs en av hamndirektören undertecknad skrivelse, vari han anmodas att inom viss tid, vanligen 2–7 dagar, bortföra sitt fartyg från hamnområdet. Såsom motiv åberopas i allmänhet att fartyget förtöjts vid angiven kajplats utan att Stockholms Hamn lämnat tillstånd därtill. I vissa fall, där anledning därtill funnits, åberopas jämväl att fartyget t. ex. befaras skola sjunka, att det kommit till hamnens kännedom att å fartyget bedrivs verksamhet av för allmänheten störande art el. dyl. Skrivelsen överlämnas till delgivningscentralen i Stockholm för delgivning med ägaren.

Sedan bevis om delgivning inkommit och den i skrivelsen angivna tidsfristen utlöppt, kontrolleras, huruvida fartyget fortfarande kvarligger. Därest så är fallet, avlåtes framställning till polismyndigheten med begäran, att myndigheten måtte vidtaga sådan åtgärd, att fartyget bortföres ur hamnområdet. Därvid åberopas i förekommande fall tillämpliga paragrafer i gällande hamnordning för Stockholm. Sedan polismyndigheten verkställt viss kompletterande utredning, upprättas av polismyndigheten protokoll i ärendet, vari meddelas beslut, att polismyndigheten, som funnit fartygets bortförande nödvändigt enligt 27 § 2 mom. i hamnordning för Stockholm, uppdrager åt hamnstyrelsen att jämlikt åtagande bortföra fartyget på ägarens bekostnad till lämplig, av hamnstyrelsen anvisad plats. I beslutet erinras hamnstyrelsen om sitt ansvar för skada, som kan åsamkas fartyg eller inventarier såsom en följd av förrättningen. Verkställighet av beslut får ske oaktat beslutet ej vunnit laga kraft. Protokollet avslutas med besvärshänvisning. Utdrag ur protokollet delgives genom polismyndighetens försorg bevisligen vederbörande ägare, varefter hamnstyrelsen erhåller protokollsutdrag för verkställighet. Hamnstyrelsen fastställer därefter dag för bortforsling av fartyget och meddelar, där så är möjligt, vederbörande ägare om tidpunkten, då åtgärden skall verkställas.

4 Utländsk lagstiftning

I detta kapitel lämnas en kortfattad redogörelse för hur några främmande rättsordningar reglerar vissa frågor rörande åtgärder med fartygsvrak och andra övergivna föremål i vatten. Därvid behandlas framför allt lagreglerna om myndighets befogenheter och ägarens ansvar för kostnader som är förenade med myndighets åtgärder.

4.1 Danmark

Dansk rätt har föreskrifter i förevarande ämne i "Lov 30. april 1909 om tillægg til strandingsloven af 10. april 1895". De återfinns i 6–8 §§ och innebär i huvudsak följande.

När ett fartyg har sjunkit eller strandat i farvattnen kring den danska kusten – vartill i rättspraxis också hänförts vissa områden utanför Danmarks sjöterritorium – under sådana omständigheter att vraket medför fara eller väsentlig olägenhet för sjöfart eller fiske, åligger det försvarsministeriet att vid behov utmärka vraket. Ministeriet kan låta oskadliggöra vraket, om kännedom inte kunnat vinnas om vem som är ägare av eller eljest har rätt till detta eller om ägaren eller annan rättsinnehavare förklarat sig inte vilja oskadliggöra vraket eller underlåtit att göra det inom förelagd tid. I särskilt trängande fall får ministeriet låta oskadliggöra vraket genast efter strandningen eller förlisningen.

Fartygsägaren är skyldig att ersätta kostnaderna för det allmänns åtgärder beträffande vraket. Ersättningsskyldighet åvilar också ägaren av last eller andra föremål, i den mån dessa med hänsyn till sin beskaffenhet själva medför fara eller väsentlig olägenhet för sjöfarten eller fisket. Ägaren av fartyget häftar med den begränsning som följer av reglerna i den danska sjölagens 10 kap. om redareansvarets begränsning och ägaren av andra föremål med dessa men inte personligen. Det allmänna har förmånsrätt i nämnda föremål framför alla andra fordringar.

Har försvarsministeriet självt låtit oskadliggöra vraket, får ministeriet låta sälja vad som därvid bärgats genom offentlig auktion och gottgöra sig för kostnaderna för ingripandet ur köpeskillingen.

4.2 Finland

Finland har inte någon enhetlig lagstiftning om myndighets befogenhet att undanskaffa vrak eller om vrakägarens ersättningskyldighet. Men även utan uttryckliga lagbestämmelser anses sjöfartsstyrelsen ha rätt att vidta åtgärd mot vrak eller annat föremål som utgör uppenbar fara eller olägenhet för sjöfarten. Enligt den finska oljeskyddslagen av år 1972 har sjöfartsstyrelsen dessutom vissa möjligheter att vidta åtgärd för bl. a. bärgning i syfte att förhindra oljeskada.

4.3 Norge

Norska lagbestämmelser om avlägsnande av hinderliga vrak finns i 55 § loven 24. juni 1933 om havnevesenet, vilket lagrum genom lov 7. april 1972 erhöll ändrad lydelse i anledning av Norges tillträde till 1967 års sjöpanträttskonvention. Bestämmelserna har följande huvudsakliga innebörd.

Vederbörande statsdepartement eller hamnstyrelse kan för ägarens räkning låta avlägsna fartyg, timmer eller andra föremål som sjunkit, strandat, övergetts eller placerats så att de kan bli till skada för hamn eller farvatten eller till hinder för den allmänna samfärdseln, om ägaren ej avlägsnar egendomen inom tid som förelagts honom av vederbörande myndighet. Med ägaren förstås härvid den som var ägare när händelsen inträffade. Även utan att sådant föreläggande utfärdats får egendomen avlägsnas genom myndighetens försorg i fall då det påkallas av hänsyn till samfärdseln eller ägaren eller hans uppehållsort är okänd.

Myndigheterna har panträtt i vad som bärgats eller avlägsnats med förmånsrätt framför alla andra fordringar, i fråga om fartyg enligt reglerna om sjöpanträtt. Ägaren är personligen ansvarig för eventuellt restbelopp, men fartygsägares ansvar härför är dock inskränkt enligt bestämmelserna om redareansvarets begränsning i den norska sjölagens 10 kap.

4.4 Storbritannien

Åtskilliga lokala förordningar ger hamnmyndighet befogenhet att oskadliggöra fartygsvrak som kan medföra fara för hamntrafiken samt att sälja fartyg och last för att bestrida kostnaderna för företaget.

Vid sidan av dessa författningar finns allmänna bestämmelser om avlägsnande av hinderliga fartygsvrak i the Merchant Shipping Act av år 1894, sections 530–532. Bestämmelserna innebär i allt väsentligt följande.

Hamn-, flod- eller fyrmyndighet har rätt att ta i besittning samt utmärka, bärga, flytta eller förstöra fartyg som sjunkit, strandat eller övergetts i bl. a. hamn eller farled på sådant sätt att det enligt myndighetens bedömning kan medföra hinder eller fara för sjöfarten. Med fartyg likställs bl. a. fartygs utrustning, last och förråd.

Myndigheten har vidare befogenhet att, efter kungörelseförfarande, på sätt den finner lämpligt sälja vad som bärgats eller flyttats och ur köpeskillingen skaffa sig täckning för sina kostnader för bärgnings- eller flyttningsföretaget. Innan försäljning skett är dock ägaren berättigad att få egendomen utlämnad till sig mot att han betalar myndigheten skäligt marknadspris för egendomen. I den mån sålunda influtna medel inte tas i anspråk för att täcka myndighetens kostnader, skall de förvaltas av myndigheten för dem som har rätt till medlen.

Genom Oil in Navigable Waters Act 1971 har statsmyndighet getts befogenhet att vid sjöolycka som kan medföra förorening genom olja vidta åtgärd till förebyggande eller begränsning därav med fartyg som är registrerat i Storbritannien och vid olyckstillfället finns inom landets sjöterritorium. Efter Order in Council kan åtgärd riktas även mot främmande fartyg på det fria havet.

5 Allmänna överväganden

5.1 Inledande anmärkningar

De exempel som i direktiven anförs på fall där det kan vara önskvärt att det allmänna äger befogenhet att i en eller annan form ingripa i fråga om fartyg, fartygsvrak eller andra föremål i vatten täcker sinsemellan mycket olika situationer. Olikheten framträder både med avseende på farans eller olägenhetens art och omfattning och i fråga om arten och styrkan av de intressen som kan behöva tillgodoses genom ingripande från samhällsmaktens sida. Framkomligheten och säkerheten till sjöss liksom skyddet för fisket är intressen som uttryckligen åberopas i 1951 års kungörelse. Det allmänna miljöskyddsintresset har successivt tilltagit i betydelse i takt med den ökande risk för omfattande och t. o. m. katastrofartad förstörelse av naturen som kan följa av bruket av allt större tonnage för transport av olika slags miljöfarliga laster. Det 118 000 ton stora oljetankfartyget "Torrey Canyons" dramatiska förlisning utanför Englands sydkust år 1967 med svårartad nedsmutsning av kustvattnen och stränderna både på den engelska sidan och i Frankrike som följd skänkte i ett slag relief åt angelägenheten för det allmänna att äga laglig befogenhet och tekniska resurser för sådana åtgärder mot förolyckade fartyg som erfordras till skydd för natur och miljö och som av en eller annan anledning ej ombesörjes av fartygets ägare. Behovet härav har ytterligare understrukits av ett antal delvis mycket allvarliga grundstötningar och tillbud i Nordsjön och Östersjön liksom på många andra håll i världen.

Sedan utredningens arbete påbörjades har genom 1972 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg regler införts som ger det allmänna befogenhet att ingripa mot fartyg från vilket olja eller annat som är skadligt kommer ut eller kan befaras komma ut. För sådana fall då alltså den olägenhet eller fara som aktualiseras består i förorening ger lagen otvivelaktigt tillfredsställande utrymme för effektivt ingripande. Lagen har redan getts tillämpning i fall av allvarlig fara för nedsmutsning från förolyckat fartyg. Utanför lagens tillämpningsområde faller emellertid alla de fall i vilka olägenheten eller faran tar sig annat uttryck. Det är således inte möjligt att i denna lag vinna stöd för åtgärd med fartyg vilket medför skada på annat sätt, t. ex. genom att vara vanprydande i landskapsbilden – som Sinergasia – eller som medför hinder eller fara för sjöfarten eller genom sin belägenhet och sitt tillstånd utgör fara för

människors liv och hälsa. Lagen är vidare inte tillämplig på annat än utflöde från fartyg i egentlig mening.

I fall på vilka lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inte är tillämplig kan utrymme finnas för åtgärd av samhällets räddningstjänst med stöd av brandlagen. Denna är emellertid i fråga om vattnen begränsad till att gälla huvudsakligen hamnområde och är inte tillräcklig som generellt underlag för ingripande utanför vattenföroreningslagens område. De olika sjörättsliga regler, särskilt om bärgning, för vilka redogjorts i det föregående ger med sin väsentligen privatsrättsliga konstruktion lika litet någon tillfredsställande grund härför. Inte heller de speciella reglerna om sjöfynd, om vrak av fornminnesnatur och om handräckning bidrar med något tillfredsställande rättsligt underlag i denna del. Såsom JO antytt står det likaledes utom tvivel att sådant underlag ej heller erbjudes i naturvårdslagen. Med stöd av bestämmelser i kommunala renhållningslagen torde väl åtgärder understundom kunna komma i fråga. Denna möjlighet är emellertid begränsad till fall som kan hänföras till nedskräpning, vilket torde innebära att i praktiken endast övergivna och obrukbara småbåtar o. d. kan bli föremål för ingripande. Vad 1951 års kungörelse angår skänker, som berörs i det föregående, också den endast begränsad befogenhet för undanskaffande av övergivna fartyg och fartygsvrak. Med tanke på de betydande ingrepp i enskild rätt som en åtgärd med stöd av kungörelsen ändå kan innebära måste man f. ö. — såsom JO — ifrågasätta om ej bestämmelserna i kungörelsen bort utfärdas i lags form. I allt fall synes lagformen påkallad av den nya regeringsformens bestämmelser om lagstiftningsmakten.

I något fall kan väl situationen tänkas utveckla sig på sådant sätt att — i frånvaro av uttrycklig bestämmelse i lag eller författning — åtgärd kan vidtas med tillämpning av allmänna grundsatser om nödrätt. Det gäller framför allt då fara föreligger för människors liv. Understundom torde också nödrätt kunna åberopas vid fara för materiell förstörelse. Särskilt kommer härvid i beaktande sådana situationer i vilka risk föreligger för omfattande förstörelse i naturen. Uppenbart är emellertid att ej heller nödrätten erbjuder den grundval som erfordras för en generell befogenhet för offentlig myndighet att företa de ingrepp i enskild rätt som situationen kan kräva. Lika litet kan sådan generell befogenhet anses grundlagd genom de ovan (2.14) nämnda bestämmelserna i polisinstruktionen och länsstyrelseinstruktionen. Det skall emellertid inte därmed bestridas att t. ex. länsstyrelse i egenskap av polismyndighet någon gång skulle kunna ingripa också mot förolyckat eller övergivet fartyg med stöd härav.

De regler och grundsatser som sålunda redan gäller i svensk rätt enligt vilka ingripande kan ske mot förolyckade eller övergivna fartyg till förhindrande av olägenheter och faror i olika hänseenden täcker, som framställningen utvisar, endast ofullständigt de många sinsemellan olika situationer i vilka ett ingripande ter sig påkallat eller rent av ofrånkomligt. Deras tillämplighet på fall av den art som aktualiserat förevarande utredning måste dessutom inte sällan framstå som resultatet av en extensiv eller t. o. m. analogisk lagtolkning. En lagstiftning av

allmän karaktär med sikte på åtgärder med förolyckade eller övergivna fartyg ter sig sålunda behövtig för att man skall komma till rätta med förhållanden av den art som påtalats av JO i fallet Sinergasia och i Sveriges kommunförbunds och Svenska hamnförbundets skrivelser eller som eljest inte direkt åsyftas med den här berörda speciallagstiftningen. En sådan allmän lagstiftning bör emellertid inte inkräkta på tillämpningsområdet för den senare utan bör göras subsidiär i förhållande till denna. I de fall önskvärd effekt kan nås med tillämpning av bestämmelser exempelvis i vattenföroreningslagen, brandlagen eller kommunala renhållningslagen inom deras egentliga tillämpningsområden bör därför allttjämt sådana bestämmelser tillämpas.

Vid utformningen av generella regler på förevarande område måste central betydelse tillmätas avvägningen mellan det allmännas intresse och enskild rätt. I mycket stor utsträckning möter här samma problem som utförligt behandlats av räddningstjänstutredningen (SOU 1971:50). Åtgärder till bortskaffande av förolyckade eller övergivna fartyg eller fartygsvrak torde ej sällan till sin natur överensstämma med dem som förutses komma att falla på samhällets räddningstjänst. Med avseende på frågan om befogenheten att för sådan åtgärd göra ingrepp i annans rätt uppstår därför också samma behov av rättslig reglering som i de fall räddningstjänstutredningen berört.

5.2 Vissa grundläggande frågor

Till de grundläggande frågorna vid utformningen av en ny lagstiftning på förevarande område hör dels avgränsningen av de skyddsintressen som i första hand skall tillgodoses, dels avvägningen mellan allmänna intressen och enskild rätt.

Den följande framställningen behandlar dessa frågor i skilda avsnitt.

5.2.1 Allmänna skyddsintressen att tillgodose vid en ny lagstiftning

Behovet för det allmänna att kunna vidta åtgärder till undanskaffande eller oskadliggörande av förolyckade eller övergivna fartyg, fartygsvrak och andra föremål i vatten synes kunna hänföras till vissa tämligen väl avgränsbara typer av fara eller olägenhet. I förgrunden träder härvid omsorgen om *människors liv och hälsa*. Fartygsvrak och vrakdelar kan ligga eller flyta omkring vid stränder och i vatten där de utgör fara för att människor under arbete eller fritidsaktiviteter skall komma till skada. Samma fara kan emellertid också framkallas av last som hotar att komma lös eller redan kommit lös ur fartyg.

Sjunkna fartyg har i alla tider fruktats av de sjöfarande, och otaliga är de förlisningar som ägt rum till följd av påsegling av vrak. Faran för ombordvarande människors liv och hälsa ingår också som ett element i den *fara för sjöfarten* vars förekomst kan utlösa åtgärd enligt 1951 års kungörelse. Med fara för sjöfarten avses emellertid icke blott risker för de ombordvarandes personer utan därjämte risken för förstörelse av de

omfattande materiella värden som representeras av tonnage och last samt sjövägsanläggningar av olika slag. I den mån sjunkna fartyg eller vrak är kända till sitt läge blir de numera, då de utgör fara för sjöfarten, i allmänhet utprickade och inlagda på sjökort eller upptagna i offentliga publikationer till underrättelse för sjöfarande. Om faran för sjöolycka genom påsegling därmed reduceras, kvarstår ändå i många fall det hinder för framkomligheten som fartyget eller vraket kan utgöra. Dessutom kan till följd av den försämrade framkomligheten och det alltmer brukade tyngre tonnaget ibland sekundära risker göra sig gällande i olika avseenden, särskilt om passagen skall ske i grunda vatten eller i vatten med kännbara strömsättningar. Vid sidan av omsorg om människors liv och hälsa framstår fara eller hinder för sjöfarten såsom ett viktigt motiv för åtgärder från det allmännas sida utan hinder av enskild rätt till fartyg och last.

Fisket är, jämte sjöfarten, den näringsgren vilken är allvarligast exponerad för de risker och olägenheter som är förknippade med förekomsten av övergivna fartyg och fartygsvrak i vattnen. I 1951 års kungörelse anges fiske som skyddsobjekt såvitt det är "av betydelse". Det torde få antas innebära att kungörelsen tar sikte på fisket just i dess egenskap av näringsfång för en icke alltför obetydlig grupp. Yrkesfisket hör otvivelaktigt till de väsentliga intressen på vars tillvaratagande en lagstiftning om åtgärder mot övergivna fartyg och fartygsvrak måste inriktas.

Själva fiskbeståndet, antingen det bildar underlag för fiske av betydelse som näringsfång eller ej, är, som en del av naturen i dess helhet, skyddat av bestämmelserna i naturvårdslagen. Enligt den deklarativa bestämmelsen i lagens 1 § utgör naturen en tillgång som skall skyddas och vårdas. Det allmänna, av lagen skyddade naturvårdsintresset omfattar — såvitt det är av betydelse för utredningen — såväl värnet om växt- och djurarter i vattnen och strandmarkerna som tryggandet av vattnens och strändernas användbarhet för bad och friluftsliv. Härvid har man att beakta inte bara risken för nedsmutsning och förgiftning genom löskommen last utan också faran för människor och djur att komma till skada genom beröring med kringdrivande, sjunkna eller ilandflutna fartyg, vrak eller vrakdelar. Under naturvårdsaspekten är vidare att beakta den skada på naturen som består i att landskapsbilden förfulas av strandade och övergivna fartyg och fartygsvrak antingen de ligger efter stränderna eller ute till sjöss. Fallet Sinergasia lämnar ett slående exempel på hur en ömtålig landskapsbild kan störas genom anblicken av ett sönderbrutet, rostigt, vittrande vrak ute i kustvattnet. Oaktat naturvårdslagen sålunda erkänner skyddsintresset ger den emellertid ej det allmänna några befogenheter som skulle kunna användas för effektiva åtgärder mot övergivna fartyg, fartygsvrak och andra sådana föremål i vattnen. Naturvårdslagen gäller vidare endast beträffande "naturen" i inskränkt bemärkelse. I anslutning till naturen i egentlig mening framträder emellertid också resultaten av människans verksamhet genom århundradena, särskilt i form av byggande, samhällsbildning och odling, allt sådant som tillsammans med naturen bildar vad vi kallar miljön. I den nya

brandlagen anges därför *miljön* som skyddsobjekt. Enligt utredningens mening bör brandlagens mönster i denna del följas i en lagstiftning om åtgärder till undanröjande av övergivna fartyg och fartygsvrak m. m.

I skrivelserna från Svenska hamnförbundet och Svenska kommunförbundet skildras olika fall där väl sådana allvarliga faror eller olägenheter som hittills berörts inte gjort sig gällande men där fartyg förtöjts eller övergetts i strid med gällande föreskrifter för hamn eller användningen av annat vattenområde i eller i anslutning till tätbebyggelse. Det rör sig härvid närmast om *ordningsöverträdelser* vilka emellertid, såsom närmare utvecklas i skrivelserna, ofta kan vara påtagligt störande och inte sällan svåra för myndigheterna att komma till rätta med vid tillämpning av gällande bestämmelser. Det behov som här anmäler sig avser vidgade befogenheter för det allmänna att föranstalta om flyttning av fartygen snarare än att undanröja eller oskadliggöra dem. Situationen är således i viss mån analog med den som för vägtrafikens del föranlett lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall. Behov av regelrätt undanröjande eller oskadliggörande kan emellertid – liksom i motsvarande fall beträffande vägfordon – föreligga i vissa situationer.

5.2.2 Allmänna intressen och enskild rätt vid åtgärder mot övergivna fartyg

Den enskilda rätt som kan beröras framträder i många olika former. Till en början har man att taga hänsyn till förekommande *äganderätt till fartyg och last*. Inte sällan är väl situationen den, särskilt i fråga om fartyg som sjunkit eller grundstött och fått ligga kvar som vrak, att fartyget måste anses övergivet. Att i sådana fall fastställa huruvida äganderättsanspråk allttjämt föreligger kan vara förenat med mycket stora praktiska svårigheter, vilket väl illustreras av Sinergasia-ärendet. I fall då äganderättsanspråket kvarstår kan det ibland framträda i en vägran från ägarens sida att gå med på åtgärd med fartyget. Skälet kan vara att ägaren avser att själv bärga fartyget eller lasten eller att avyttra fartyget för bärgning. Ägarintresset kan härvid komma i konflikt med det allmännas intresse. Utöver äganderätt till fartyg och last har man också att beakta förekommande *begränsade sakrätter* bl. a. i form av in-teckning och sjöpanträtt.

En rätt av speciellt slag är den som tillkommer bärgare. Det är ej möjligt att i förevarande sammanhang närmare ingå på den mycket komplicerade frågan om *rätten att bärga*. Klart är emellertid att en bärgare icke blott genom avtal med ägaren utan i vissa fall också utan sådant avtal kan förvärva en självständig rätt att fullfölja bärgningen och gottskriva sig bärgarlön. Denna rätt torde lika litet som äganderätt och begränsade sakrätter vika för det allmännas intresse utan stöd i särskild föreskrift eller allmänna rättsgrundsatser. Som nyss antytts kan situationen mycket väl tänkas vara sådan att förekomsten på viss plats av ett sjunket fartyg eller fartygsvrak väl inte utgör någon påtaglig fara eller olägenhet från allmän synpunkt men att åtgärder för bärgning skulle kunna framkalla

sådan fara eller olägenhet. Detta kan särskilt vara fallet om bärgningsarbetet går ut på att tillvarata endast vissa värdefulla delar av ett fartyg, under det att resten kvarlämnas. Detsamma gäller om bärgningen är inriktad på fartygets skrotvärde och om därvid isärtagning och svetsning sker på sådant sätt att t. ex. olja eller annan kvarvarande farlig last kommer lös. De allmänna intressen som kan åberopas för åtgärder från samhällets sida med fartyg och fartygsvrak kan således också motivera befogenhet för samhället att meddela föreskrifter beträffande bärgning.

Vid sidan av enskild rätt avseende fartyg och last har man också att uppmärksamma *enskild rätt till vattenområde* där fartyg eller fartygsvrak finns. Svensk rätt skiljer mellan enskilt och allmänt vattenområde. I lagen (1950:595) om gräns mot allmänt vattenområde meddelas närmare bestämmelser härom. I havet är allt vatten allmänt som inte ingår i fastigheterna. Till fastigheterna hänföres i havet allt vatten inom trehundra meter från fastlandet eller inom djupkurvan för högst tre meters djup om den går längre ut. Detsamma gäller om vatten utanför öar om minst ett hundra meters längd; mindre öar ger ej upphov till enskilt vatten. Särskilda bestämmelser finns dels beträffande vikar m. m. som har förbindelse med öppna havet allenast över enskilt vatten, dels beträffande vissa uppräknade vattenområden. Allmänt vatten finns också i de fyra största insjöarna. Frågan om det allmänna vattenområdets karaktär i rättsligt hänseende har föranlett överväganden och uttalanden i vitt skilda sammanhang. Enighet torde numera råda om att det inte är föremål för äganderätt i egentlig mening. Det är närmast att betrakta såsom egendom under allmän disposition. Vad detta än må ha för innebörd i jordrättsligt hänseende, bör man därav kunna sluta att myndighets åtgärder med fartyg och fartygsvrak i allmänt vatten kan genomföras utan intrång i någon enskild rätt till själva vattenområdet.

Enligt 1 kap. 1 § vattenlagen äger envar råda över vatten på sin grund med de inskränkningar som finns stadgade i vattenlagen eller eljest är lagligen gällande. Här är det fråga om enskilt vatten. Enskilt vatten kan vara i allmän eller enskild ägo. Vanligen ingår det som del i fastighet. Enligt byggnadslagen kan emellertid vattenområde i stadsplan avsättas som specialområde, t. ex. till hamn eller parkanläggning. I enskilt vatten kan förekomma olika former av nyttjanderätt och andra begränsade sakrätter. Behov av åtgärder mot övergivna fartyg och fartygsvrak kan givetvis uppkomma i enskilt vatten likaväl som i allmänt. Såsom antydes i det citerade stadgandet i vattenlagen förutsätter emellertid befogenheten stöd i särskilda rättsregler när det gäller enskilt vatten.

Reglerna om allemansrätt i vattenområde är rudimentära och oklara. Av motiven till bestämmelsen i 1 kap. 1 § vattenlagen framgår emellertid att allemansrättsligt grundad befogenhet föreligger att använda annans enskilda vatten för bl. a. båtfärd. Denna kan likväl inte antas omfatta rätt att uppehålla sig i vattenområdet för bärgningsföretag eller andra åtgärder av den art som regelmässigt torde erfordras till undanröjande av faror eller olägenheter som är aktuella i förevarande sammanhang. Annan generell gällande inskränkning i jordägarens rätt att råda över vatten på sin grund av beskaffenhet att kunna åberopas för befogenhet för det

allmänna eller någon enskild att utan jordägarens medgivande inlåta sig på sådant företag i hans vatten torde ej föreligga vid sidan av nödrätten. Denna – som den kommit till uttryck i 24 kap. 4 § brottsbalken – synes dock kunna göras gällande endast när det gäller åtgärder till räddning av människors liv och hälsa och till undvikande av betydande egendoms-skador.

Särskild uppmärksamhet förtjänar det fall att behov uppkommer av tillträde till strandfastigheter och andra fastigheter för att genomföra nödvändiga åtgärder till sjöss. Det kan t. ex. vara fråga om att utnyttja vägar eller markområden för framforsling och uppläggning av bärgnings-utrustning eller att disponera strandområde som bas för arbetet till sjöss. Motsvarande fall behandlas i brandlagen för där avsedda situationer. Enligt 11 § nämnda lag äger, såsom redovisats i det föregående (2.7), den som för befälet vid räddningstjänst att företa oundgängliga ingrepp i annans rätt. Den nära släktskapen mellan räddningstjänsten och en stor del av de åtgärder med övergivna fartyg och fartygsvrak m. m. som nu är i fråga kommer det att framstå som naturligt att det allmänna tillerkännes motsvarande befogenheter för deras genomförande.

5.3 Huvudlinjerna i förslaget

Analysen av de olika intressen som gör sig gällande med avseende på övergivna fartyg och fartygsvrak visar att en förhållandevis klar, funktionellt betingad skiljelinje kan dragas mellan, å ena sidan, fall där fartyget eller vraket innebär risk för mer eller mindre allvarlig skada på människor eller natur eller hinder för sjöfarten (*skadefallen*) och, å andra sidan, sådana där fartyg blivit förtöjt i hamn eller liknande vattenområde i strid med gällande föreskrifter och fördenskull flyttning av fartyget påkallas från ordningssynpunkt eller för hamnens eller vattenområdets ändamåls-enliga användning (*ordningsfallen*). Olikheterna i fråga om den faktiska situationen mellan skadefallen och ordningsfallen är i avgörande delar så betydande att det under utredningsarbetets gång funnits mest ändamåls-enligt att dela upp reglerna på två skilda författningar, den ena kallad *strandningslagen*, avseende skadefallen, och den andra *lag om flyttning av fartyg i vissa fall* – här betecknad flyttningslagen – för ordningsfallen. De fall som nu behandlas i 1951 års kungörelse – då fartyg sjunkit så att det utgör hinder eller fara för sjöfarten eller fisket – har därvid ansetts böra hänföras till strandningslagen.

5.3.1 Strandningslagen

Tillämpningsområde

En lags tillämpningsområde kan beskrivas funktionellt och territoriellt. I funktionellt avseende får strandningslagen i förslaget sitt tillämpningsområde bestämt av de allmänna intressen som skall skyddas. Dessa har i det föregående grupperats i fyra varandra delvis täckande kategorier:

människors liv och hälsa, sjöfartens säkerhet och framkomlighet, fisket samt naturen och miljön. Förpliktelser som åläggs enskilda och befogenheter som tillerkännes det allmänna skall ha till syfte att förebygga eller avvärja skada härpå. Det är, som synes, till sin art centrala och väsentliga intressen det rör sig om. Förpliktelser och befogenheter får utformas i överensstämmelse härmed.

Olägenhet eller fara på vilken lagen avses bli tillämplig torde i allmänhet härröra från fartyg som strandat eller sjunkit eller som i annat fall övergetts och blivit liggande. Samma slags olägenhet eller fara kan emellertid framkallas av allehanda föremål som inte kan räknas till fartyg eller tillbehör till fartyg. Ett fartyg som blir liggande övergivet förlorar så småningom karaktären av fartyg och övergår till vrak. Utredningen har inte haft ambitionen att bidra till den invecklade sjörättsliga diskussionen om kriterierna för denna förvandling. För de ändamål som skall fullföljas med strandningslagen finns det nämligen inte något skäl att skilja mellan fartyg och fartygsvrak. I den föregående framställningen har också, liksom i direktiven, dessa genomgående nämnts utan åtskillnad. Med fartyg och fartygsvrak får även likställas flygplan och de, låt vara, ännu blott sparsamt förekommande svävarna samt vrak efter sådana. Lagens tillämpning bör också omfatta andra föremål i vattnen som på motsvarande sätt kan ge upphov till det slags olägenheter och faror som lagen tar sikte på. Hit hör sådant som oljeborrningsplattformar, flottar, timmerpaket, behållare, bojar, kassuner. Till fartyg bör i förevarande hänseende också räknas dess last. Då i det följande talas om fartyg och fartygsvrak avses härmed, om ej annat framgår av sammanhanget, också sådana andra föremål som nu sagts.

I territoriellt avseende bör lagen kunna tillämpas oavsett om fartyget eller vraket ligger i allmänt eller enskilt vatten. Ägare av eller innehavare av rättighet i enskilt vatten skall sålunda inte kunna motsätta sig eller ställa villkor för sådana åtgärder i vattnet som påkallas för skydd av de allmänna intressen lagen har till föremål.

Inom det svenska sjöterritoriet förutses lagen bli tillämplig också på fartyg och flygplan av främmande nationalitet liksom på andra föremål i utländsk ägo. En särskild fråga gäller i vad mån åtgärd som lagen avser skall kunna vidtas utanför det svenska sjöterritoriet. Till detta huvudsakligen inom den internationella rätten fallande spörsmål återkommer utredningen i ett särskilt avsnitt.

Ägarens förpliktelser och det allmännas befogenheter

Utgångspunkt för lagstiftningen har utredningen funnit böra vara att det i första hand är ägaren som har att sörja för att fartyget eller vraket ej vållar skada eller olägenhet. Med ägaren avses den aktuella ägaren. Överlåtes fartyg efter sjöolycka skall alltså skyldigheten att vidta åtgärd åvila den nye ägaren. Det synes nämligen ej kunna komma ifråga att stadga skyldighet för tidigare ägare att vidta åtgärd med ett fartyg som han lagligen avhånt sig förfoganderätten över. Såsom nedan närmare beröres föränledes emellertid härav en regel om gemensamt ekonomiskt

ansvar för överlåtare och ny ägare. Med ägare likställes redare som ej själv är ägare. Då redare finns skall han alltså träda i ägarens ställe vid lagens tillämpning. När i det följande talas om ägare avses således därmed också redare.

Att ägaren inte själv vidtar åtgärd har ofta sin grund i att något egentligt ägarintresse inte kvarstår. Så är naturligtvis i allmänhet förhållandet då — som i fallet Sinergasia — fartyget helt enkelt övergetts och lämnats åt sitt öde. Där det rör sig om fartyg som förolyckats har vanligen försäkringsersättning utgått till ägaren. Inte heller för den försäkringsgivare som därvid kan ha inträtt i ägarens ställe med avseende på rätten till fartyget ter det sig alltid ekonomiskt försvarligt att ta fartyget eller vraket till vara. Även eljest kan det vara svårt att fastställa vem som till sist uppbär ägarfunktionen och om det över huvud taget finns reell möjlighet att utkräva någon skyldighet att undanskaffa fartyget eller vraket. Härtill kommer att ägaren ofta är utländskt rederi eller försäkringsföretag som inte är åtkomligt för svenska tvångsföreskrifter. Är det fråga om annat än fartyg eller fartygsvrak är ägarintresset ofta än mera uttunnat. Det är därför inte sannolikt att en — eventuellt med straff sanktionerad — förpliktelse för ägaren att själv vidta åtgärd med fartyget skulle få avsedd verkan i generell mening. Mot denna bakgrund knyter sig intresset för en lagstiftning i ämnet framför allt till möjligheterna att bereda samhällets organ befogenhet att ingripa utan hinder av den enskilda rätt ägaren kan hävda.

Ägarintresset — i den mån sådant alltjämt är för handen — bör få anses tillräckligt tillgodosett genom en regel som fastställer ägarens primära skyldighet till åtgärd och som därigenom samtidigt tjänar som förbehåll för hans grundläggande rätt att själv sörja för vad som skall göras. Det allmännas befogenhet att ingripa får därvid konstrueras som en konsekvens av att ägaren uraktlåter att göra vad som primärt ankommer på honom. Denna befogenhet för det allmänna framträder då i realiteten som en sanktion vilken ägaren själv utlöser genom sin passivitet. Passiviteten får samtidigt uppfattas som ett uttryck för det med situationen typiskt överensstämmande förhållandet att ägaren saknar intresse för fartyget eller förmåga att vidta erforderliga åtgärder.

Åtgärd som ankommer på ägaren bör naturligen gå ut på att undanröja uppkommen olägenhet eller fara. Man måste emellertid räkna med fall då verksam åtgärd inte kan genomföras utan insats av resurser som ägaren inte kan förutsättas förfoga över eller skaffa sig tillgång till för egen del. Det kan röra sig om ianspråktagande av tekniska hjälpmedel eller organiserade enheter som endast står det allmänna till förfogande. I denna del må ånyo erinras om Torrey Canyonolyckan vid vilken fartyget till sist utsattes för bombfällning från flygstriidskrafter. Åtgärder för att lyfta ett fartyg från mycket stort djup kan kräva bärgningsutrustning vars insättande medför kostnad som ej ter sig rimlig med tanke på ägarens förhållanden. Man kan också tänka sig den situationen att fartyget blivit liggande på en plats dit ägaren av säkerhetsskäl ej kan medges tillträde för åtgärd, t. ex. militärt skyddsområde. Ägarens plikt att vidta åtgärd bör enligt utredningens mening anpassas härtill. Utredningen föreslår därför

att ägarens ingreppsskyldighet förses med ett allmänt förbehåll för åtgärdens skälighet. Liknande förbehåll har gjorts i lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss med avseende på fartygsägarens skyldighet att ersätta det allmänna kostnaden för förebyggande åtgärder. Skälighetsförbehållet avses ej skola medföra inskränkning i det allmännas befogenhet att vidta verksam åtgärd som inte ombesörjes eller kan väntas bli ombesörjd av ägaren.

För att ägarens uraktlåtenhet att själv vidta verksamma åtgärder till oskadliggörande av övergivet fartyg eller fartygsvrak skall utlösa samhällets befogenhet till åtgärd i ägarens ställe, bör uraktlåtenheten konstateras i särskild form. Ägaren bör sålunda först genom föreläggande underrättas om vad han har att göra och om att försummelse medför att erforderlig åtgärd kan komma att vidtas genom myndighetens försorg. Underlåter ägaren att efterkomma sådan anmaning att undanskaffa fartyget eller vraket inträder, i de situationer som nyss beskrivits, det allmännas rätt att vidta åtgärder i hans ställe. För det fall att ägaren är okänd eller av annan orsak — t. ex. åtgärdens omfattning eller särskilda art — inte kan väntas handla, liksom i situationer som inte tillåter något uppskov med åtgärd, bör vederbörande myndighet äga inskrida utan att först ha gett ägaren tillfälle till egen åtgärd.

Åtgärd som föreläggs fartygets eller vrakets ägare eller som vidtas av myndighet i hans ställe bör givetvis stå i rimligt förhållande till den aktuella faran eller olägenheten. Man har m. a. o. att beakta förekomsten av enskild rätt och tillse att denna inte lider onödigt intrång. Det bör sålunda inte ifrågakomma att man spolierar större värden genom att spränga eller sänka ett fartyg, om man utan större omgång kan flytta det till plats där det inte förorsakar olägenhet och där dess värde kan tillvaratas. Med förbehåll härför bör inte någon begränsning stadgas beträffande åtgärdens natur och styrka. Åtgärden kan sålunda efter förhållandena bestå i bärgning och flyttning men också i antändning, sprängning eller annan förstörelse.

I sådana fall där ägaren själv vill tillvarata fartyget eller vraket kan det allmänna ha behov av att säkerställa att omhändertagandet sker på ett sätt som inte medför risk att situationen förvärras och faran ökar för att skyddsvärda intressen skall lida intrång. Detsamma gäller om bärgning företas av självständig bärgare. Fall har förekommit, där just bärgningsföretag lett till betydande oljeutflöden. Likaväl som det allmänna bör ha möjlighet att vidta åtgärd i försumlig ägares ställe bör det allmänna därför äga meddela ägare och bärgare anvisningar om tillvägagångssättet vid bärgning eller annan åtgärd till undanskaffande av fartyget eller vraket. Följes ej sådan anvisning och är faran eller olägenheten av den art som förutses för lagens tillämplighet, bör vederbörande myndighet äga avbryta företaget och själv föranstalta om den åtgärd vartill omständigheterna föranleder.

Har offentlig myndighet vidtagit åtgärd med fartyg eller vrak i ägarens ställe, bör denne givetvis underrättas därom snarast möjligt, om han är känd och kan anträffas. Har något bärgats eller tillvaratagits vid åtgärden, bör myndigheten hålla det ägaren tillhanda enligt regler i huvudsak

motsvarande dem som gäller om bärgning i allmänhet.

1951 års kungörelse innehåller inte några bestämmelser om ersättning för förlust eller skada som kan åsamkas fartygsägare genom åtgärd enligt kungörelsen. Sådan förlust eller skada synes vara att anse som ingående i den värdeförstöring fartyget undergått redan genom den händelse som framkallat dess belägenhet. Bortsett från det fall att vederbörande myndighet — här sjöfartsverket — befinnes ha vidtagit uppenbart onödiga eller alltför långtgående åtgärder torde fartygsägaren sålunda inte ha rätt till någon ersättning av det allmänna. Utredningen förordar att samma betraktelsesätt lägges till grund för förevarande lagstiftning.

Genomförande av samhällets åtgärder kan understundom kräva tvångs-ingripanden i andra former än sådana som riktar sig mot fartyget och dess ägare. Det kan vara fråga om att tvinga ombordvarande att lämna fartyget eller, som förut berörts, om förfogande för samhället över enskilda mark- och vattenområden och där befintliga anordningar av olika slag såsom vägar, bryggor, vattenledningar, telefon, fordon m. m. i analogi med vad som enligt brandlagen redan gäller för samhällets räddningstjänst. Befogenheterna bör ges offentlig myndighet som får till uppgift att vidta åtgärder enligt lagen.

Förfoganderätt bör ifrågakomma inte endast då åtgärder vidtas av myndighet i fartygsägarens ställe utan också i de fall då ägaren fullgör sin primära skyldighet att ta vara på fartyget eller vraket. För sistnämnda fall bör det stå fartygsägaren öppet att påkalla myndighetens hjälp att bereda honom och hans folk tillträde till fastighet, vattenområde, vägar etc. Givet är att ingrepp i enskild rätt som här sägs inte får vara svårare eller sträcka sig över längre tid än som oundgängligen betingas av omständigheterna. För intrång och skada skall lika självklart ersättning utgå. Med hänsyn till de svårigheter och det dröjsmål som kan uppkomma om de enskilda rättsägarna skulle ha att själva utkräva sådan ersättning av fartygsägaren — särskilt när det rör sig om utländska rederier eller försäkringsgivare — har det syntts utredningen riktigast att staten alltid utbetalar ersättningen, helst som det ju alltid skall ankomma på offentlig myndighet att föranstalta om ingripande där ej vederbörande rättsägare lämnar frivilligt samtycke. Vad staten fått utge bör den äga återkräva av fartygets ägare efter samma princip som i fråga om det allmännas kostnader för vidtagna åtgärder mot övergivna fartyg.

Val av behörig myndighet

En fråga som hittills inte behandlats gäller vilken myndighet som skall utöva det allmännas befogenheter i fråga om övergivna fartyg och fartygsvrak. Enligt brandlagen ankommer den regionala statliga tillsynen över räddningstjänsten på länsstyrelsen. Sjöräddningen, dvs. räddningstjänsten till havs, administreras f. n. centralt av sjöfartsverket. Sjöfartsverket har också huvudansvaret för ingripande enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Oljebekämpningen till sjöss och i kustvattnen har uppdragits åt tullverkets kustbevakning. Kustbevakningens beredskap för oljebekämpning är i betydande omfattning integrerad

med dess sjöövervakande verksamhet.

I valet mellan olika lösningar har utredningen låtit sig vägledas av önskemålet att inte framkalla behov av någon ny eller utökad statlig administration. Utredningen har vidare haft att beakta den omständigheten att ingripande enligt den föreslagna lagstiftningen ofta nog kan nödvändigögra kvalificerade juridiska bedömningar. Härtill kommer att uppgifterna till sin natur, åtminstone i vissa lägen, förete likhet med dem som ankommer på samhällets räddningstjänst. Från dessa utgångspunkter har utredningen funnit att länsstyrelserna utgör de lämpligaste organen för utövande av de befogenheter som förutses tillkomma det allmänna i förslaget till strandningslag. En sådan lösning förefaller även stå i god överensstämmelse med länsstyrelsernas uppgifter på andra närliggande områden såsom ifråga om allmän ordning och säkerhet, beträffande hälsovården samt enligt naturvårdslagen och brandlagen.

Av allmänna förvaltningsrättsliga grundsatser torde följa att det åligger länsstyrelse att vid behov samråda med annan myndighet vid utövandet av det allmännas befogenheter enligt strandningslagen. Det torde sålunda inte böra ifrågakomma att länsstyrelse vidtar någon mera ingripande åtgärd i sjösäkerhetens, fiskets eller naturvårdens intresse utan att ha rådfört sig med resp. sjöfartsverket, fiskeristyrelsen eller naturvårdsverket. Även med kommunal myndighet, t. ex. hälsovårdsnämnd, torde stundom samarbete vara påkallat.

Om ifrågavarande uppgifter anförtros länsstyrelserna synes man inte ha att räkna med något medelsbehov för ökad administration. Antalet fall i vilka kvalificerade insatser från länsstyrelsernas sida kan bli aktuella synes knappast bli särskilt stort. Vad angår sådana fall då det rör sig om övergivna småbåtar och andra föremål av motsvarande storlek och värde torde f. ö. länsstyrelserna kunna i generell form — t. ex. för visst vattenområde — efterlysa ägare och kungöra beslut om åtgärd. För verkställigheten bör länsstyrelse efter omständigheterna äga anlita lokala organ såsom polismyndighet, kustbevakning, brandchef etc. eller påkalla det bistånd som i förekommande fall kan lämnas av exempelvis sjöfartsverket eller marina myndigheter. Då fråga är om bärgning av större fartyg eller vrak eller tillvaratagande av löskommen last i större mängd — utom olja — bör länsstyrelse äga anlita privata bärgningsföretag eller liknande. Utredningen har inte funnit det möjligt att göra någon beräkning av kostnaden för sådana verkställighetsåtgärder eftersom behovet av åtgärden och dess omfattning av lätt insedda skäl måste komma att förete starka variationer. Anmärkas må f. ö. att förslaget inte förutser någon skyldighet — endast befogenhet — för myndighet att vidta åtgärd. Betydande utrymme lämnas härigenom för myndigheten att i fall som inte är av trängande natur anpassa sina åtgärder till den aktuella medelstillgången.

Såsom framgår av det följande har utredningen tänkt sig att statsverket skulle få återkräva utgifterna, låt vara med vissa begränsningar. Det bör dock betonas att återkravsmöjligheten i många fall kan visa sig praktiskt svår att förverkliga eller inte alltid ge full kostnadstäckning.

Ersättning för kostnader med anledning av myndighets åtgärd

Något åläggande för ägaren att ersätta det allmännas kostnad för åtgärd som sjöfartsverket vidtagit har inte kunnat utfärdas i den form 1951 års kungörelse tillhandahåller. Inte heller eljest förekommer något stöd i lag eller författning för sådan skyldighet. Det allmänna får därför nu självt bära kostnaden för tillgodoseende av sitt intresse i denna del i den mån täckning härför ej kan erhållas ur värdet av bärgad eller tillvaratagen egendom.

Frågan om det allmännas rätt till ersättning med anledning av ingripande för räddning och därmed jämförliga ändamål har diskuterats i flera sammanhang. Hittills har i allmänhet antagits att den service samhället lämnar i sådant avseende skall vara avgiftsfri. Den uppfattningen vinner dock alltmera terräng enligt vilken den som yrkesmässigt utövar verksamhet som medför särskild risk bör ersätta samhället kostnaden för åtgärder med anledning härav. I betänkandet (SOU 1971:50) Räddningstjänst hade sålunda räddningstjänstutredningen i förslag till brandlag upptagit en föreskrift om att den som bedriver trafik med fartyg eller yrkesmässig verksamhet avseende transport av olja skulle kunna förpliktats att ersätta det allmännas kostnader för bekämpningsåtgärder med anledning av att olja kommit lös ur fartyget eller eljest anyänt transportmedel. I prop. 1973:185 med förslag till brandlag m. m. erinrade departementschefen i denna del om de bestämmelser som upptagits i det då redan framlagda förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss, innefattande en långtgående strikt ersättningsskyldighet för ägare av fartyg då myndighet vidtagit åtgärd för att förebygga eller mildra skada genom oljeutflöde från fartyget. Med hänvisning till föreskriften om det allmännas rätt till ersättning också när skyldighet att vidta ifrågakommen åtgärd föreligger enligt lag eller annan författning fann departementschefen det allmänna komma att enligt sistnämnda lag vara tillförsäkrat en mera omfattande rätt till ersättning av fartygsägare för kostnader för oljebekämpning än räddningstjänstutredningen föreslagit. Anledning sakenades därför enligt departementschefen att ta upp räddningstjänstutredningens förslag i denna del till prövning. I övrigt fann departementschefen på närmare utvecklade grunder det inte för det dåvarande föreliggande tillräckligt underlag för en regel som skulle innebära att riskfyllda verksamheter skildes ut och förenades med ersättningsskyldighet för räddningskostnader. Dessa uttalanden lämnades utan erinran av riksdagen.

Vad sålunda förekommit under förarbetena till brandlagen äger motsvarande giltighet med avseende på frågan om ersättningsskyldighet för myndighets åtgärd enligt strandningslagen. Ej heller för dess del påkallas således att frågan prövas med avseende på sådan åtgärd av myndighet som kan föranledas av uppkommen eller befarad oljeskada från strandat eller eljest förolyckat eller övergivet fartyg. Frågan om ersättningsskyldighet för myndighets åtgärd enligt strandningslagen blir m. a. o. att bedöma med avseende på olägenhet eller fara av annan art än sådan som omfattas av lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

De skäl som under förarbetena till brandlagen anförts mot lagfästade, utanför oljeskadornas område, av en generell ersättningsskyldighet i fråga om samhällets räddningsåtgärder — främst att det rör sig om en verksamhet motiverad av samhällets skyldighet att bistå medborgarna — gör sig ej gällande i strandningslagens fall. Här är det fråga om åtgärder som avses i första hand skola ankomma på fartygets ägare och som utlöses av hans uraktlåtenhet eller oförmåga att själv ombesörja dem. Merendels lär det f. ö. komma att röra sig om åtgärder som föranleds av ett avsiktligt övergivande. Ej heller föreligger här något behov att beträffande ersättningsskyldigheten göra skillnad mellan fall då uppkommen olägenhet eller fara framstår som en följd av särskilt riskfylld verksamhet och andra fall. Med den föreslagna konstruktionen av strandningslagen hör sådana överväganden samman med bestämningen av ägarens skyldighet att själv vidta åtgärd. Utredningen föreslår därför att fartygets ägare i princip skall vara skyldig att ersätta kostnaden för myndighets åtgärd enligt strandningslagen. Strandningslagen får härigenom i denna del en utformning som i princip ansluter sig till regleringen av motsvarande frågor i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Med avseende på ersättningsskyldighetens omfattning bör enligt utredningens mening gälla att ägare i alla fall svarar med fulla värdet av sådan egendom som kan ha bärgats eller tillvaratagits i samband med förekommen åtgärd. Betalning bör m. a. o. först sökas i sådan egendom om tillfälle därtill ges. Finns ej sådan egendom eller förslår ej dess värde till betalning av statens fordran, bör ägaren i princip vara skyldig att fylla bristen. Härvidlag synes dock vissa inskränkningar ofrånkomliga. En fråga som genast anmäler sig i detta sammanhang gäller inverkan på den personliga betalningsskyldigheten av det allmänna skälighetsförbehåll som enligt utredningens mening bör knytas till ägarens primära skyldighet att genom egen åtgärd undanröja uppkommen olägenhet eller fara. Såsom framgått av det föregående är skälighetsförbehållet ej avsett att leda till inskränkning i fråga om arten eller omfattningen av myndighets åtgärd. Den omständigheten att ägaren ej skäligen kan åläggas att vidta viss påkallad åtgärd själv — t. ex. därför att den kräver insats av resurser som ej står en enskild till förfogande eller måste ombesörjas utan dröjsmål eller inom område dit han ej äger tillträde — och att åtgärden fördenskull måste vidtas av myndighet behöver ej i och för sig medföra att ägaren befrias från ersättningsskyldighet. Det synes emellertid angeläget att ersättning ej utkrävs i vidare mån än som föranleds av de allmänna överväganden på vilka skälighetsförbehållet vilar. Skälighetsförbehållet, anknutet som det är till den särskilda åtgärd som skall ankomma på ägaren, tillhandahåller emellertid ej i sig självt något mått på ägarens skyldighet att ersätta det allmänna kostnaden för åtgärd av helt annan natur. Utredningen har därför funnit det nödvändigt att åstadkomma en med grunderna för skälighetsförbehållet i huvudsak överensstämmande avgränsning av ersättningsskyldighetens omfattning med hjälp av ett annat kriterium. Efter att ha övervägt flera tänkbara lösningar har utredningen slutligen stannat för att förse ersättningsskyldigheten med

den allmänna inskränkningen att den ej skall kunna göras gällande såvitt det med hänsyn till den ifrågakomna åtgärdens natur eller omfattning och övriga omständigheter skulle framstå som obilligt.

I fall då myndighets åtgärd endast till sin omfattning — t. ex. genom flyttning av ett fartyg längre sträcka eller bärgning till större del — överstiger vad som med hänsyn till skälighetsförbehållet ankommit på ägaren får i tillämpningen det angivna billighetsrekvisitet förutses komma att sammanfalla med skälighetsförbehållet. Där åtgärden till sin natur avviker från vad som kunnat föreläggas ägaren får billighetsrekvisitet uppfattas som en hänvisning till grunderna för skälighetsförbehållet. Ersättning bör sålunda i dylika fall kunna bestämmas till belopp som — tillsammans med värdet av vad som kan uttas ur bärgad eller tillvaratagen egendom — motsvarar kostnaden för myndighetens åtgärd i vad den kan sägas träda i stället för eller konsumera skälig insats från ägarens sida. Det får i sista hand ankomma på rättstillämpningen att från fall till fall med hänsyn till föreliggande omständigheter avgöra hur gränsen skall dras. Utredningen utgår från att ledning därvid kommer att hämtas också från praxis vid motsvarande bedömningar på den egentliga skadeståndsrättens område.

Billighetsrekvisitet ger utöver det sagda också möjlighet att beakta sådana omständigheter som att fartyget varit ägaren frånhänt genom brott eller att det inträffade beror av krigshandling, annans uppsåtliga skadegörelse eller av en helt opåräknelig naturhändelse. Ej sällan torde i dylikt fall billigheten kräva att ägaren ej göres ansvarig till större belopp än som kan uttagas ur bärgad eller tillvaratagen egendom. Också förekomsten och omfattningen av försäkringsskydd på ägarens sida blir naturligtvis att beakta i förevarande sammanhang. Detta liksom hans särskilda förmåga i förekommande fall att absorbera ersättningen kan givetvis göra spelrummet för billighetsrekvisitet mindre. Det förtjänar härvidlag att betonas att billighetsrekvisitet är avsett att få en snäv tillämpning, huvudsakligen begränsad till undantagsfall.

Icke sällan torde det kunna förhålla sig så att olägenhet eller fara som åsyftas i lagen uppträder först lång tid efter det att fartyget strandat, sjunkit eller i annat fall övergetts. Det kan då efter hand ha ändrat position till följd av inverkan av vind och ström eller det kan ha brutits sönder på sådant sätt att en tidigare obetydlig olägenhet avsevärt försvårats och nu påkallar åtgärd etc. I dylika fall har ägaren vanligen inte längre något kvarvarande engagemang i fartyget; i allmänhet torde han ha fått sin försäkringsersättning och försäkringsgivaren har oftast också upphört att räkna med behov av ytterligare åtgärder. Det torde vara föga skäligt och mindre väl förenligt med omsättningens intresse, att frågan om ersättningsplikt kan hållas öppen hur länge som helst. Enligt utredningens mening bör åtgärd från det allmännas sida för att vara ersättningsgill vidtas inom två år från det fartyget strandade, sjönk eller i annat fall övergavs, även om den olägenhet eller fara som föranlett åtgärden uppträtt efter tvåårstidens utgång. Också efter denna tid bör dock det allmänna kunna göra sig betalt ur fartygets eller vrakets värde.

Med ägare till fartyg likställs här som eljest ägare till annat föremål

varmed det allmänna nödgas vidta åtgärd enligt strandningslagen. En särställning måste ändå härvidlag tillerkännas ägare till vad som utgör eller utgjort last i fartyg, förutsatt att han är annan än fartygsägaren själv. Lastägaren — som ofta inte är den som avtalat om transporten utan endast lastmottagare — har i allmänhet ingen del i vad som föranlett behovet av åtgärd från det allmännas sida ens där åtgärden riktas direkt mot lasten, vare sig den är kvar i fartyget eller kommit lös. Lastägaren bör därför inte i sådan egenskap göras personligen ansvarig för kostnad som kan ha föranletts av åtgärd avseende lasten. Rimligt är ändå att han får svara med vad som därav kan ha bärgats eller tillvaratagits i samband med åtgärden. För sin del har han ju i de flesta fall möjlighet att utkräva frakträttsligt ansvar av redaren för förlusten av lasten, varigenom kostnadsansvaret i denna del alltså till sist ändå återfaller på fartygsintresset.

När det gäller fartyg i egentlig mening måste förbehåll göras för den begränsning av redareansvaret som stadgas i 10 kap. sjölagen. Såsom kommit till uttryck i norsk rätt¹ torde begränsningsrätten åtnjutas endast i den del ersättning skall utgå utöver värdet av vad som bärgats eller tillvaratagits.

Såsom nämnts i det föregående avses den ägaren åvilande skyldigheten att själv vidta åtgärd skola ankomma på den aktuella ägaren, vilket innebär att skyldigheten övergår på nye ägaren, om fartyget överlättes efter det att det förolyckats eller övergett. Skulle samma regel upprätthållas i fråga om det ekonomiska ansvaret, skulle uppenbarligen möjlighet öppnas att genom allehanda överlåtelsetransaktioner göra ersättningsreglerna illusoriska. Utredningen har med tanke härpå funnit det nödvändigt att föreslå att, om fartyget överlättes efter det att händelse inträffat som föranlett myndighets åtgärd enligt lagen, överlåtaren skall vara solidariskt ansvarig med nye ägaren för statens fordran med anledning av åtgärden.

Tillämplighet utanför det svenska sjöterritoriet

Inom det svenska sjöterritoriet har svensk myndighet samma befogenhet att ingripa mot utländskt fartyg och annan egendom i utländsk ägo som beträffande svenskt fartyg och annan egendom i svensk ägo. Därvid måste emellertid folkrättsliga regler om immunitet för främmande statsfartyg m. m. iakttas.

Behovet av åtgärder till undanskaffande av övergivna fartyg och fartygsvrak är emellertid ingalunda begränsat till det svenska sjöterritoriet. Särskilt när det gäller olägenheter för sjöfarten eller fisket eller skador på naturen kan uppenbarligen lika stort behov göra sig gällande av åtgärder på det fria havet som på sjöterritoriet. Man behöver bara tänka på fartyg som sjunker i ett tätt trafikerat farvatten eller på risken av att farlig last kommer lös och föres in på territorialvattnet och vidare mot stränderna.

När det gäller svenska fartyg och deras last lär inte något hinder möta mot att lagstiftningen och därmed den offentliga myndighetens befogenheter utsträcker till att gälla på det fria havet utefter rikets kust.

¹ Jfr Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender 1954 s. 267, § 55 lov av 24. juni 1933 om havnevesenet, innst. VIII fra Sjølovkomiteén, Ot. prp. nr. 13/1963–64 och 32/1970–71.

Detsamma torde gälla ifråga om bärgning som företas av någon som har hemvist i Sverige eller som har fast driftställe för sin rörelse här i landet.

Mera komplicerat blir det om fartyget eller vraket tillhör någon som inte står under svensk jurisdiktion eller om bärgning företas av sådan person. Någon ovillkorlig rätt till ingripande på det fria havet föreligger ej här för svensk myndighet. I viss utsträckning kan visserligen folkrättsligt accepterade regler om nödrätt komma i tillämpning. Det är emellertid högst osäkerhet hur långt dessa regler bär. Sannolikt kan de inte återopas till stöd för ingripande annat än i utpräglade katastroffall. Härpå tyder de mycket försiktiga formuleringarna i 1969 års Bryssel-konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja, den s. k. ingreppskonventionen.² Enligt denna äger en stat rätt att på det fria havet vidta sådana åtgärder som kan finnas nödvändiga för att förebygga, mildra eller undanröja svårartad och trängande fara för dess kust eller till kusten knutna intressen genom sådan nedsmutsning med olja som utgör följd av sjöolycka eller av omständigheter som äger samband därmed och som kan antas ge upphov till betydande olägenheter. Innan åtgärd vidtas skall vederbörande stat emellertid rådföra sig med andra berörda stater, framför allt flaggstaten, och därvid tillkännage vilken åtgärd som övervägs. Endast i yttersta nödfall då omedelbart handlande är påkallat får åtgärd vidtas utan konsultationsförfarande varvid åtgärden skall vara begränsad till vad som föranledes av själva nödsituationen. Ytterligare bestämmelser i konventionen begränsar än mera kuststatens befogenhet att ingripa mot främmande fartyg på det fria havet. Konventionsstaterna har som synes varit utomordentligt angelägna att inte genom att sålunda tillerkänna kuststaten viss ingreppsbefogenhet på det fria havet ge sig sken av att acceptera någon form av egentlig nationell jurisdiktion däröver. Den återhållsamhet i erkännandet av ingreppsrätt som genomsyrar konventionen och som återspeglar sjöfartsländernas traditionella vakthållning kring havens frihet ger en tydlig anvisning om att man inte kan anta någon generell rätt till ingripande mot främmande fartyg och fartygsvrak på internationellt vatten i andra fall än då en trängande nödsituation föreligger. Att i lagtext närmare avgränsa de fall då ingripande av svensk myndighet kan äga rum har mot denna bakgrund synts mindre lämpligt. Det kan inte heller bortses från att frågan om ingripande utanför svenskt territorialvatten mången gång också kan vara förenad med överväganden av en art som måste falla utom ramen för ren rättstillämpning.

Utredningen föreslår därför endast en allmän regel av innebörd att lagen kan tillämpas på det fria havet såvitt det är förenligt med Sveriges internationella förpliktelser. Behov av åtgärd enligt lagen på det fria havet torde av naturliga skäl knappast göra sig gällande på längre avstånd från Sveriges kust.

Med hänsyn till arten av de bedömningar som ingripande på internationellt vatten föranleder har utredningen vidare funnit att myndighetsfunktionen i dessa fall bör utövas av en central instans för hela riket. Denna bör lämpligen vara sjöfartsverket. Såvitt avser svenska fartyg eller bärgare bör befogenheten kunna utövas i allt väsentligt på samma sätt som av

² Se prop. 1972:106.

länsstyrelserna i territorialvattnet. I fråga om främmande fartyg eller bärgare får förutsättas att sjöfartsverket träffar sitt avgörande från fall till fall efter samråd med utrikespolitiskt ansvariga instanser.

Ägare till svenskt fartyg mot vilket åtgärd företas på det fria havet bör vara underkastad samma ersättningsansvar som om åtgärden företagits inom sjöterritoriet. Detsamma gäller inhemsk bärgare på det fria havet. Däremot torde, i frånvaro av internationell överenskommelse i ämnet, förutsättningar saknas för att göra gällande anspråk på ersättning av ägare till utländskt fartyg och av utländsk bärgare på det fria havet i annan form än som skadestånd med anledning av skada på svenskt intresse.

Då här talas om fartyg avses, som eljest, även flygplan, svävare, vrak därav och andra skadliga föremål. Iakttas bör emellertid i detta sammanhang de rättsverkningar som är förbundna med att fartyg, flygplan och svävare i motsats till vrak och andra föremål i allmänhet är utrustade med egen nationalitet som kan vara annan än ägarens.

Straffsanktioner

Ägarens primära skyldighet att vidta åtgärd med fartyg eller vrak förutses, såsom framgått av det föregående, inte skola sanktioneras på annat sätt än genom inträdet av myndighets befogenhet att vidta åtgärd i hans ställe och ersättningsplikt i fråga om kostnader för sådan åtgärd. Utredningen föreslår således inte någon straffpåföljd för utebliven åtgärd. Såsom utredningen funnit ägarens skyldighet böra bestämmas i förslaget är den nämligen föga ägnad att bilda underlag för en straffrättslig bedömning av dess åsidosättande. I denna del är särskilt att märka att skyldigheten i det enskilda fallet ofta kommer att framstå som en funktion av en farebedömning och att den slutliga indikationen på dess räckvidd ofta torde komma att erhållas först genom den åtgärd myndighet till sist vidtar. Det föreslagna skälighetsförbehållet skulle ytterligare bidra till att försvåra en straffrättslig bedömning. Härtill kommer att den ansvarige, särskilt då det rör sig om utländskt fartyg, inte sällan torde bli oåtkomlig för ett straffförfarande, varigenom en straffbestämmelse kunde få en ojämn och av tillfälligheter beroende tillämpning.

Annorlunda förhåller det sig med åsidosättande av sådana föreskrifter och förbud som myndighet förutses kunna utfärda beträffande undanröjande, bärgning eller annan åtgärd. Sådant bör medföra straffpåföljd.

Vissa skadeståndsrättsliga frågor med anknytning till förslaget

Enligt förslaget skall ägarens skyldighet att vidta åtgärd till undanröjande av uppkommen olägenhet eller fara sanktioneras endast genom inträdet av myndighets befogenhet att på ägarens bekostnad vidta erforderlig åtgärd i hans ställe. I litteraturen har hävdats att ägaren kan tänkas härutöver ådra sig skadeståndsansvar gentemot den som åsamkas skada av förolyckat eller övergivet fartyg.

Ett skadeståndsansvar för ägaren på grund av underlåtenhet att själv vidta åtgärd mot fartyget torde bli beroende av om underlåtenheten skall

tillräknas honom som vårdslöshet med avseende på skada som han kunnat förebygga. Denna fråga är vansklig att besvara i generell form, eftersom — med den konstruktion förslaget innefattar — ägarens skyldigheter i det enskilda fallet knappast låter sig bestämmas utan att hänsyn tas också till vad som av myndighetens förhållande kan anses framgå beträffande angelägenheten från allmän synpunkt av att åtgärd blir vidtagen. Har sålunda t. ex. myndigheten inom icke alltför lång tid från en förlisning nödgats förelägga ägaren åtgärd och denna uteblivit med följd att myndigheten själv föranstaltat därom synes häri kunna hämtas anledning att tillräkna ägaren den ådagalagda passiviteten som vårdslöshet med avseende på skada som inträffat före myndighetens ingripande och som kunnat minskas genom åtgärd som förelagts ägaren. Givetvis har man därvid som eljest att också ta hänsyn till graden av ådagalagt medvållande från den skadelidandes sida. Skulle myndigheten ha visat längre tids tolerans kan det å andra sidan någon gång framstå som rimligt att detta tillgodoräknas ägaren vid avgörande av frågan om han gjort sig skyldig till vårdslöshet. Har skadan inträffat först så lång tid efter förlisningen att ägaren inte med annat än fartyget eller vraket svarar för kostnad i anledning av myndighets åtgärd, torde ägarens passivitet som regel inte böra ha någon väsentlig inverkan på frågan om skadeståndsansvaret. Mera svårbedömd blir frågan om den aktualiseras under tid då myndigheten alltjämt kan ha skäl att avvakta spontan åtgärd från ägarens sida. I dylikt fall får det ankomma på rättstillämpningen att, med beaktande av samtliga omständigheter och med värdering därvid av ägarens skyldigheter enligt strandningslagen, avgöra skuldfrågan. Hänsyn måste då också tas till den tid ägaren haft till sitt förfogande för att vidta åtgärd liksom till riskens särskilda natur.

Det sagda innebär givetvis inte att förekomsten eller frånvaron av beslut eller åtgärd från myndighetens sidan skulle binda domstolen vid skadeståndsfrågans bedömning, endast att myndighetens förhållande kan vara ägnat att ge ledning vid besvarande av frågan vad som enligt lagen kan krävas av ägaren.

I de fall då skada visas ha uppkommit som följd av att sådan straffsanktionerad föreskrift som meddelats med stöd av lagen blivit åsidosatt blir naturligtvis skadeståndsfrågan att bedöma enligt vanliga regler om skadestånd på grund av brott.

Uppmärksammas bör till sist att den föreslagna lösningen inte grundlägger någon skyldighet för myndigheten att skrida till åtgärd, endast en befogenhet härtill på närmare angivna betingelser. Någon skadeståndsskyldighet för det allmänna till följd av utebliven åtgärd från myndighets sida förutses fördens skull inte kunna stödjas på strandningslagen.

5.3.2 Flyttningslagen

Det som hittills anförts i detta kapitel har haft avseende på vad som inledningsvis benämnts skadefallen, vilka behandlas i förslaget till strandningslag. Till komplettering av denna har utredningen utarbetat ett

förslag till lag om flyttning av fartyg i vissa fall. Det är här, som tidigare framhållits, fråga om fartyg som, utan att sådan allvarlig olägenhet eller fara uppkommer som avses i förslaget till strandningslag, lagts i strid med gällande hamnföreskrifter eller som övergetts i vattenområde som ingår i stadsplan. I allmänhet rör det sig om sådana fall som beskrivits i kommunförbundets och hamnförbundets skrivelser, dvs. då fartygen antingen är förtöjda så att de hindrar ändamålsenligt utnyttjande av hamnområde eller på förtöjningsplatsen används — ofta i ordningsstörande former — i strid med föreskrifter i hamnordning eller liknande författning. Understundom är det fartyg — prämar och utrangerade mindre skutor eller passagerarfartyg — som lämnats i sjunket eller sjunkande tillstånd invid kajer eller strandskoningar och som delvis kan karakteriseras som vrak. Beträffande dessa typer av fall följer förslaget i huvudsak den i direktiven angivna modellen i gällande lag om flyttning av fordon. Det är alltså här inte fråga om annat än att flytta fartyget till annan plats där dess förekomst kan tolereras eller där det åtminstone vållar mindre olägenhet. Det rör sig alltså om väsentligt mindre ingrepp än som kan komma i fråga enligt förslaget till strandningslag. Flyttas fartyg som inte kan anses övergivet, bör det föras till plats där det kan nås av ägaren utan alltför stor omgång och från vilket det kan föras utan större svårighet. Är fartyget — såsom ofta torde vara fallet — inte sjödugligt, får naturligtvis platsen väljas med hänsyn härtill. Fartyg som är att anse som övergivet bör få huggas upp eller undanskaffas på annat sätt om förhållandena ger anledning därtill.

Som huvudregel bör befogenheten att meddela beslut om flyttning tillkomma den lokala polismyndigheten, hos vilken hamninnehavaren eller kommunal myndighet har att ansöka härom. Utredningen kan således ej biträda den i olika sammanhang framförda tanken att beslutsrätten generellt skulle läggas i händerna på vederbörande kommunala organ. Emellertid bör denna möjlighet ej fördensskull helt uteslutas. Det bör sålunda vara möjligt för regeringen att efter prövning från fall till fall medge att beslut får fattas av kommunalt organ. Verkställighet av beslut om flyttning bör kunna ombesörjas av kommunen.

Flyttning bör i regel icke få verkställas utan att fartygets ägare fått underrättelse och haft skäligen rådum att själv flytta fartyget. Om underrättelseförfarandet sålunda stadgas för verkställighet, synes — i betraktande framförallt av åtgärdens föga ingripande natur — något sådant förfarande inte behövt innan beslutet meddelas. Är ägaren inte känd eller kan man inte få kännedom om honom utan avsevärda svårigheter, bör verkställighet kunna ske utan föregående underrättelse. Detsamma gäller om fartyget måste antas vara övergivet eller om situationen är sådan att fartyget kan befaras sjunka och därvid försaka besvär och olägenheter därest det inte flyttas utan dröjsmål.

I kommunförbundets och hamnförbundets skrivelser har påtalats de svårigheter i verkställighetshänseende som möter genom att fartygen esomoftast byter ägare — eller föreges ha bytt ägare — mellan beslut och verkställighet. Härvid kan beslutet ej genomföras mot nye ägaren

eftersom det rör sig om lös egendom och förfarandet ej varit riktat mot honom. Detta måste därför göras om från början, varvid nytt ägarbyte sker osv. För att råda bot på denna komplikation föreslår utredningen en bestämmelse av innebörd att, om underrättelse om beslut tillställts den som då var ägare, ytterligare underrättelse ej krävs, därest fartyget byter ägare innan flyttningen verkställs.

Sker flyttning utan att ägaren kunnat underrättas, bör naturligtvis verkställighetsmyndigheten genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt söka nå honom med underrättelse om var fartyget lagts.

I fråga om egendom som förvaras på fartyget föreslås samma regel som nu gäller vid flyttning av fordon. Egendomen skall sålunda omfattas av flyttningsbeslutet beträffande fartyget oavsett om särskild ägare finns till egendomen. Är det fråga om övergivet fartyg och har egendomen inte varit avsedd för stadigvarande bruk ombord, blir den i stället att behandla som hittegoods.

Kostnaden för flyttning av fartyg bör – liksom när det gäller fordon – bäras av ägaren. Endast i fall då ägaren gör sannolikt att fartyget blivit honom frånhänt genom brott bör han undgå ersättningsskyldighet. Kostnad som inte kan uttas av ägaren bör bäras av den på vars begäran beslut om flyttningen meddelats.

Beslut om flyttning bör med hänsyn till ärendets art kunna verkställas omedelbart. Enligt utredningens mening föreligger inte från rättssäkerhetssynpunkt eller eljest något behov av fullföljdsrätt. Skulle någon finna att flyttning inte varit lagligen grundad, erbjuder honom skadeståndslagen goda möjligheter att göra gällande rätt till ersättning av det allmänna för skada som han lidit därigenom. Utredningen föreslår därför att fullföljd av talan mot beslut om flyttning ej skall få ske.

5.3.3 Konkurrensfall

Med den uppläggning av lagstiftningen som utredningen valt kan man inte helt bortse från möjligheten att fall någon gång uppträder på vilka både strandningslagen och flyttningslagen kan tillämpas. Någon olägenhet härav synes näppeligen vara att vänta om man blott sörjer för att inte kolliderande åtgärder vidtas av berörda myndigheter. Sådana kan lätt undvikas om i de – i praktiken säkert sällsynta – fall då en dubbel tillämplighet kan föreligga samråd äger rum mellan myndigheterna om vilken av dem som skall ingripa. Som huvudregel synes böra gälla att i fall där olägenhet eller fara kan elimineras med tillämpning av flyttningslagen denna bör ges företräde framför den mera ingripande och i administrativt hänseende mera komplicerade strandningslagen. Erinran härom torde böra upptas i strandningslagen.

Bestämmelserna i brandlagen är enligt föreskrift i lagens 1 § ej tillämpliga på sjöräddning eller på åtgärder som vidtas till havs eller i kustvattnen, Väneren eller Mälaren för att avvärja eller begränsa skada till följd av utflöde av olja.

Fall kan ändå väl tänkas vilka skulle kunna samtidigt utlösa myndighetsåtgärd enligt strandningslagen och ingripande av samhällets räddnings-

tjänst enligt brandlagen. I dylika fall bör tillämpningen av brandlagen ges företräde. Strandningslagen förutses således med avseende på myndighets befogenheter skola tillämpas subsidiärt i förhållande till brandlagen såvitt åtgärd vidtas enligt denna. Motsvarande torde böra gälla om strandningslagens förhållande till lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss innehåller själv bestämmelser om sitt företräde framför annan lag.

Varken strandningslagen eller flyttningslagen har avsetts skola hindra att särskild hamn- eller kanalförfattning tillämpas i fråga om övergivet fartyg inom område för vilket sådan specialförfattning gäller (jfr 2.3). Någon bestämmelse härom har inte ansetts behövlig i någondera lagen.

5.3.4 *Övergångsfrågor*

För närvarande finns inte så få övergivna fartyg och fartygsvrak beträffande vilka åtgärd enligt strandningslagen kan bli aktuell omedelbart efter ikraftträdandet. Fråga uppkommer därvid om det kan anses berättigat att reglerna om fartygsägarens ersättningsskyldighet tillämpas fullt ut och således får tillbakaverkande kraft beträffande övergivande som ägt rum före ikraftträdandet. Enligt utredningens mening synes invändning inte kunna resas mot att det allmänna i sådana fall gör sig betalt för sina kostnader ur egendom som vid åtgärden bärgats eller tillvaratagits. Däremot bör – i likhet med vad som föreslagits för sådana fall då myndighets åtgärd vidtas mer än två år efter övergivandet – ägaren ej vara ersättningsskyldig i vidare mån.

Vid strandningslagens ikraftträdande bör 1951 års kungörelse upphöra att gälla. Förslag till förordning härom framlägges i detta betänkande.

För flyttningslagens vidkommande torde något behov av särskild övergångsbestämmelse inte göra sig gällande.

6 Specialmotivering till lagförslagen

6.1 Förslaget till strandningslag

Till rubrik har utredningen sökt en lätthanterlig benämning som naturligt ansluter lagen till närliggande författningar som sjölagen, brandlagen och en föreslagen lag benämnd hamnlagen. Utredningen har därvid efter mönster i dansk lag valt namnet strandningslag. Rubriken anknyter därmed visserligen blott till ett av de huvudfall på vilka lagen är tillämplig. Någon väsentlig olägenhet härav synes dock ej vara att vänta. Motsvarande förhållande möter f. ö. i brandlagen.

Inledande bestämmelser

1 § Såsom utvecklats i den allmänna motiveringen (5.3.1) avses strandningslagen skola tillämpas inte bara på fartyg i egentlig mening och fartygsvrak utan också på fartygs last — antingen den kommit lös ur fartyget eller ej — och på förolyckade flygplan, svävare och andra föremål som finns kringdrivande eller liggande i vattnen. För att inte lagtexten skall bli onödigt tung talas emellertid i förslaget genomgående endast om fartyg. I förevarande paragraf klargörs att benämningen fartyg skall läsas som en sammanfattande beteckning för alla sådana slag av föremål på vilka lagen härigenom blir tillämplig. Då i förslaget talas om fartygs ägare åsyftas i enlighet härmed också ägare av sådana andra föremål som här anges.

I sjölagen talas än om ägare än om redare av fartyg utan att lagen själv tillhandahåller några avgörande kriterier för en begreppsmässig distinktion mellan dem. Hur en sådan skall göras är också i viss mån omtvistat. Allmänt brukar emellertid som redare betecknas den som utrustar och bemannar ett fartyg för att driva sjöfart därmed och som har all för detta ändamål erforderlig bestämmanderätt över fartyget. Ofta är ägare och redare samma person. Vanligt är emellertid att ägarintresset är mer eller mindre fristående från den rörelse — rederi — eller det annorlunda bestämda intresse vari fartyget användes för sjöfart. Så är t. ex. fallet då fartyget utan besättning uthyres till någon som driver sjöfart, s. k. bare boat charter. Då redaren måste anses närmare än ägaren att fullgöra ifrågakommande skyldigheter och svara för uppkommande ersättningsförpliktelser, har beträffande fartyg redaren, då sådan finns, ansetts böra inträda som ansvarig i ägarens ställe.

Med ägare åsyftas förslaget den som är ägare — eller, i förekommande fall, redare — vid den tidpunkt då tillämpning av lagen aktualiseras. Såsom redan nämnts i den allmänna motiveringen (5.3.1) synes det ej kunna komma i fråga att vid överlåtelse av fartyget upprätthålla skyldighet för överlåtaren att vidta åtgärd med fartyget, eftersom han inte längre kan antas vara rätteligen behörig härtill. Man bör observera att överlåtelser efter inträffad sjöolycka ingalunda kan generellt förutsättas ske i illojalt syfte. Såsom redan framgått av redogörelsen i det föregående för hithörande försäkringspraxis (2.15) kan nämligen sjöförsäkringsgivare inträda i äganderätten till det förolyckade fartyget mot utbetalning av försäkringsbelopp. Vanligt är också, som förut nämnts, att strandat eller sjunket fartyg överlåtes för bärgning. Genom en i 19 § upptagen regel om solidariskt ersättningsansvar gentemot det allmänna för överlåtaren och senare ägare har utredningen velat motverka risken för det allmänna att genom överlåtelsetransaktioner försättas i en ogynnsam situation beträffande möjligheten att utfå ersättning för sin kostnad med anledning av myndighets åtgärd i ägarens ställe. Frestelsen till illojala transaktioner torde avsevärt minska härigenom.

Särskilda föreskrifter har ansetts påkallade beträffande last i fartyg. Det synes naturligt att det är fartygsintresset — ägaren eller redaren — som får svara också för lasten och att denna skyldighet ges samma omfattning som i fråga om fartyget. Förslaget gör i denna del ej någon skillnad på om lasten kommit lös eller ej. Fartygets ägare — och redare — svarar alltså också för behövliga åtgärder med löskommen last. Lastägaren, försåvitt han är annan än fartygets ägare eller redare, har för sin del vanligen inte den rådigheten över fartyget att han kan förutsättas äga omedelbar del i det inträffade och bör därför inte hållas personligen ansvarig. För att undgå att han till följd av lagens vida tillämplighet på andra föremål än fartyg ändå drabbas av det allmänna ägaransvaret upptar förslaget i denna paragraf en särskild undantagsregel beträffande lastägare. Enligt denna regel är lastägaren inte skyldig att vidta sådan åtgärd med lasten som enligt lagen ankommer på fartygets ägare. Han bör emellertid vara skyldig att tåla sådan myndighets åtgärd enligt lagen som kan föranledas av att åtgärd från fartygsägarens sida uteblir. I fråga om ersättningskyldighet gentemot det allmänna för myndighets åtgärd som särskilt avsett lasten anser utredningen det också rimligt att han får häfta med vad som därvid bärgats eller tillvaratagits.

Uppenbart är att den särbehandling som sålunda föreslås komma lastägare till del inte bör äga rum i sådana fall då lasten ägs av den som i egenskap av ägare eller redare står ansvaret för fartyget. Detta har i lagtexten markerats genom att befrielsen angivits gälla lastägaren i denna egenskap.

2 § Innehållet i denna bestämmelse har utvecklats redan i den allmänna motiveringen (5.3.1). Som framgått därav rör det sig, i fråga om åtgärder på det fria havet, om en tillämpning av lagen inom den ram som bestämmes av Sveriges internationella förpliktelser, främst naturligtvis med avseende på respekten för vad som brukar benämnas havens

frihet. Såsom antytts i det föregående låter det sig knappast göra att i lagtexten eller ens i motiven närmare och i generell form ange räckvidden av svensk myndighets befogenheter härvidlag. Man kan ej bortse från att frågan om ingripande också någon gång måste bli att bedöma på grundval av lämplighetsöverbäganden vilka torde böra vara regeringen förbehållna. Förslaget bygger därför på den i paragrafen angivna förutsättningen att regeringen meddelar särskilda bestämmelser i denna del. Sådana bör kunna ges såväl i generell form som under hand från fall till fall. Det har bl. a. mot denna bakgrund ansetts lämpligt att för hithörande fall tillägga sjöfartsverket den befogenhet som eljest enligt förslaget tillkommer länsstyrelse.

Tillämpningen – med nu angivna förbehåll – av lagen utanför svenskt sjöterritorium förutses i praktiken begränsad till vatten utanför Sveriges kust. Härmed åsyftas, allmänt taget, vattenområdet till ett avstånd från kusten från vilket olägenhet eller fara som avses i lagen kan ge sig till känna inom svenskt territorium. Det bör ändå inte uteslutas att lagen tillämpas beträffande svensk egendom på internationellt vatten till skydd för sådant utanför det svenska sjöterritoriet beläget fiske som företrädesvis frekventeras av svenska fiskare.

3 § Denna paragraf innehåller hänvisningar genom vilka lagens tillämpningsområde avgränsas i förhållande till annan närliggande lagstiftning. Att strandningslagen bör tillämpas subsidiärt i förhållande till den av utredningen samtidigt föreslagna flyttninglagen har redan utvecklats i den allmänna motiveringen (5.3.3). Genom hänvisningen till brandlagen markeras att åtgärd enligt strandningslagen ej bör vidtas om det åsyftade ändamålet kan nås med inlett eller förestående ingripande av samhällets räddningstjänst. Detta blir av betydelse för fartygets ägare genom frånvaron av ersättningsskyldighet gentemot det allmänna beträffande räddningsåtgärd enligt brandlagen. Möjligheten av konkurrens med brandlagen torde framför allt hänföra sig till situationer som avses i 9 § i förslaget, dvs. då ej sällan ett akut räddningsmoment framträder med övervägande styrka.

I sista stycket upptas en erinran om bestämmelserna i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, naturvårdslagen och kommunala renhållningslagen; också dessa blir i förekommande konkurrenssituationer att tillämpa med företräde framför strandningslagen.

Någon hänvisning till lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss synes ej erforderlig.

4 § Mot bakgrunden av hänvisningarna i 3 § får denna paragraf sin betydelse främst som erinran om de skyldigheter som på privaträttslig grund kan åvila fartygets ägare eller redare, exempelvis gentemot ägare av enskilt vatten där fartyget blivit liggande. Erinran tar emellertid också sikte på sådana skyldigheter som kan följa av bestämmelser i byggnadslagen, hälsovårdsstadgan, allmänna ordningsstadgan m. fl.

Allmänna bestämmelser

5 § Denna paragraf innehåller den centrala bestämmelsen om fartygsägarrens skyldighet att vidta erforderliga åtgärder för att undanröja olägenhet eller fara som kan vara förknippad med att fartyget förolyckats eller övergetts. I den allmänna motiveringen (5.2.1) har redan utförligt redogjorts för de i paragrafen angivna typfall av olägenhet eller fara vilka omfattas av lagförslaget. Härtill må därför hänvisas i denna del.

I paragrafen beskrives fartygets belägenhet såsom framkallad av att det strandat, sjunkit eller utsatts för liknande händelse eller övergetts i annat fall. De fall i vilka hittills behov av åtgärd gjort sig gällande har till stor del rört fartyg som övergetts efter sjöolycka och lämnats åt sitt öde. Ofta, särskilt när det gäller mindre fartyg – skutor och nöjesbåtar – liksom i fråga om andra föremål än fartyg, har det emellertid varit fråga om övergivande utan föregående olyckshändelse i syfte helt enkelt att bli det kvitt. I sådana fall framstår övergivandet merendels i sig självt som klandervärt, då det inte rent av är stridande mot föreskrift i lag eller författning. Det kan därför synas systematiskt mindre tillfredsställande att inbegripa dessa fall då skyldighet stipuleras för ägaren att vidta åtgärd till undanröjande av olägenhet eller fara. Mera konsekvent vore från denna synpunkt helt visst att med avseende på berörda fall förbjuda övergivande och stadga erforderliga sanktioner vid överträdelse. Att i lagtexten skilja mellan olika slag av övergivande skulle emellertid ha kommit att tynga denna mer än utredningen funnit försvarligt med hänsyn till det praktiska behovet. Det med lagstiftningen eftersträfvade ändamålet att grundlägga befogenhet till ingripande i ägarens ställe nås ju den angivna distinktionen förutan.

Att fartyget – eller det föremål varom eljest kan vara fråga – övergetts innebär, som framhållits i det föregående, inte att ägaren måste antas ha uppgett sin rätt därtill. För att övergivande i förslagets mening skall föreligga, erfordras i allmänhet blott att fartyget inte endast tillfälligt lämnats utan sin ägares kontroll. I fråga om fartyg som utsatts för sjöolycka uppstår denna situation vanligen genom att besättningen lämnar fartyget. Frågan när andra föremål får betraktas som övergivna i här avsedd mening torde i praktiken kunna besvaras utan större svårigheter med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Vad som övergetts kan naturligtvis när som helst återgå under ägarens kontroll genom åtgärd från hans sida. Det är f. ö. inte nödvändigt att det är ägaren som återtar kontrollen för att fartyget ej längre skall anses övergivet. Ett av självständig bärgare inlett bärgningsföretag får sålunda, så länge det pågår, anses medföra att fartyget inte blir att betrakta som övergivet.

Ett fartyg som varit utsatt för sjöolycka behöver inte nödvändigtvis ha övergetts för att det skall framkalla sådan olägenhet eller fara som avses i lagen. Ägarens skyldighet att vidta åtgärder bör fördenskull inte knytas till övergivande utan till olägenhetens eller farans uppkomst som följd av fartygets belägenhet. Utredningen har övervägt att i lagtexten beskriva den händelse som framkallat olägenheten eller faran rätt och slätt som sjöolycka eller förolyckande. Ingen av dessa termer har emellertid synts

lämplig med tanke på att lagen skall tillämpas inte blott på fartyg utan därutöver på sinsemellan till sin natur högst olika föremål av vilka många knappast kan synas höra till vad som "förolyckas" eller utsättes för sjöolycka. Utredningen har därför valt en beskrivning som visserligen också den direkt anknyter till sjöfarten men som ändå synes lättare att ge motsvarande tillämpning i vidare omfattning.

Med det i paragrafen begagnade uttryckssättet att fartyget blir liggande avses inte att det skall ha intagit stationärt läge. Lagen är avsedd att kunna tillämpas också på kringdrivande fartyg, vrak och andra föremål. Uttrycket beskriver endast en situation i vilken fartygets läge ej längre bestämmas av någon som råder över fartyget utan blott genom naturens och omgivningens inverkan, dvs. vatten och vind, bottenförhållanden, sjötrafik etc.

I lagtexten anges särskilt att det för lagens tillämplighet är likgiltigt om det vatten där fartyget blir liggande är allmänt eller enskilt. Fartygsägarens skyldighet att vidta åtgärd med fartyget är således oberoende av uppgörelse som han till äventyrs skulle kunna träffa med ägaren till vattenområdet. Likaså är det allmännas befogenhet att vidta åtgärd i fartygsägarens ställe densamma i enskilt vatten som i allmänt och således oberoende av ägarens medgivande. Särskild föreskrift härom är upptagen i 13 §. Att ägaren till vattenområdet kan vara berättigad till ersättning av det allmänna för intrång och skada genom åtgärd av fartygsägare eller myndighet enligt lagen följer av 15 §.

Åtgärd som föreskrives i paragrafen skall naturligen vara ägnad att undanröja uppkommen olägenhet eller fara. Helt utan inskränkning torde dock ej ett sådant krav kunna upprätthållas. Fall kan nämligen tänkas i vilka åtgärd med hundraprocentig effekt inte framstår som rimlig eller ens möjlig i fartygsägarens situation. Förslaget gör därför omfattningen av fartygsägarens skyldighet beroende av en skälighetsbedömning i det enskilda fallet. Det ligger ändå i sakens natur att stränga krav måste ställas på fartygsägaren. Med skälighetsförbehållet tar förslaget sålunda sikte närmast på situationer där den insats av tekniska och ekonomiska resurser som fordras överstiger vad fartygsägaren haft anledning att räkna med som en rimlig åtgärd.

Som ytterligare utvecklas under 7 § avses skälighetsförbehållet ej skola leda till inskränkning i myndighets befogenhet att vidta åtgärd i fartygsägarens ställe. Att det kan ha viss betydelse vid bestämningen av fartygsägarens ersättningsskyldighet har redan utvecklats i den allmänna motiveringen (5.3.1) och beröres ytterligare under 16 §. En närmare bestämning av omfattningen av sådan åtgärd som kan föreläggas ägare ges i den allmänna regeln i 11 §, vilken även är tillämplig på åtgärd som myndighet vidtar i ägarens ställe.

6 § Innan myndighet vidtar åtgärd enligt lagen bör – särskilt med tanke på ersättningsskyldigheten – fartygets ägare ha gjorts uppmärksam på att åtgärd förväntas av honom och fått nödig tid för dess vidtagande. Stadgandet i denna paragraf går därför ut på att om ägaren inte spontant vidtar åtgärd som åligger honom enligt lagen, föreläggande skall meddelas

honom av länsstyrelsen att inom viss tid ombesörja den. Sådant föreläggande äger länsstyrelsen meddela oavsett om ägarens passivitet beror av försumlighet eller ej. Detta har i lagtexten markerats med uttrycket att åtgärd "uteblir". Har föreläggande meddelats den som därvid var ägare, bör föreläggande därefter ej behöva ges den som därefter förvärvar äganderätten till fartyget. Bestämmelse härom har upptagits i paragrafen. Efterkommes ej föreläggande, får länsstyrelsen företa erforderlig åtgärd.

7 § Såsom berörts i den allmänna motiveringen (5.3.1) har utredningen inte ansett det i 5 § uppställda skälighetsförbehållet beträffande ägarens skyldighet att vidta åtgärd böra medföra någon motsvarande begränsning i myndighetens val av åtgärd. Inte minst användningen av allt större tonnage och förekomsten av allt farligare last har ökat risken för uppkomsten av situationer där verksamma åtgärder mot fartyget nödvändiggör insatser vilka överstiger vad fartygets ägare rimligen kan förväntas vara i stånd till. Torrey Canyon-olyckan är kanske det mest dramatiska exemplet hittills på en sådan situation; i det fallet förekom t. o. m. bombfällning mot fartyget. Fall kan emellertid också tänkas där den åtgärd som behövs väl ej i och för sig ter sig som särskilt långtgående men ändå svårigen kan krävas av fartygets ägare, t. ex. om ett fiskefartyg måste lyftas från sådant djup och under sådana förhållanden i övrigt att särskilt komplicerad bärgningsutrustning måste anlitas. I sådana och andra fall där verksam åtgärd måste gå utöver vad som skäligen kan föreläggas ägaren skall enligt förevarande paragraf länsstyrelsen äga vidta åtgärden efter ett enkelt meddelande till ägaren. En ytterligare förutsättning härför är dock att åtgärden inte kan väntas ändå bli företagen av ägaren själv. Detta förbehåll tar bl. a. sikte på sådana tillfällen då fartyget är främmande statsegendom och ägarstaten anmäler önskan att i egen regi vidta erforderlig åtgärd med fartyget. Men förbehållet gäller naturligtvis också om enskild fartygsägare vill vidta åtgärd utöver vad som kan föreläggas honom enligt lagen. För att åtgärd som här avses skall kunna väntas bli vidtagen av ägaren krävs emellertid ej blott att han tillkännagett sin avsikt att vidta den utan också att han kan antas förfoga över nödiga tekniska och ekonomiska resurser härför.

Förevarande paragraf torde även — oavsett åtgärdens art och räckvidd — kunna tillämpas i sådana fall då fartyget är beläget inom militärt skyddsområde eller annat område dit ägaren och hans folk inte äger tillträde på grund av offentligt förbud, givetvis försåvitt ägaren inte vill ombesörja åtgärden med anlitage av personer för vilka förbudet inte gäller.

För länsstyrelsens åtgärd enligt denna paragraf gäller den allmänna begränsning som stadgas i 11 §.

8 § Man måste räkna med att ägare eller annan som är behörig att motta föreläggande eller meddelande i hans ställe ej sällan är okänd. Kan i sådant fall upplysning om ägaren eller annan behörig person ej vinnas utan avsevärd omgång, bör den omständigheten att föreläggande

eller meddelande ej getts inte få uppehålla ifrågakommande åtgärd från länsstyrelsens sida. Detsamma bör gälla om ägaren eller behörig ställföreträdare för honom väl är känd men ej utan avsevärd omgång kan anträffas med föreläggande eller meddelande.

9 § Situationen kan tänkas vara sådan att förfarande med föreläggande enligt 6 § ej kan avvaktas. I dylikt fall äger länsstyrelsen enligt denna paragraf befogenhet att genast företa behövlig åtgärd. Detsamma gäller om ägaren visserligen är känd och kan anträffas men inte kan väntas komma att vidta effektiv åtgärd. Sistnämnda antagande kan göras på grundval av den kännedom man har om ägaren och hans resurser. Understundom torde förhållandena dessutom vara sådana, särskilt i fråga om vrak och i andra fall av övergivande, att man redan av omständigheterna kan dra den slutsatsen att ägaren inte har för avsikt att vidare ta befattning med fartyget. Också då har länsstyrelsen enligt *första stycket* i denna paragraf befogenhet till omedelbar åtgärd.

Ett särskilt fall då åtgärd inte kan väntas bli vidtagen av ägaren är — såsom också berörts under 7 § — då åtgärden för att vara effektiv måste beräknas överstiga vad ägaren ekonomiskt eller tekniskt kan rå med. Åtgärden kan då också överskrida vad som med hänsyn till skälighetsförbehållet i 5 § kan åläggas ägaren. I dylikt fall avses länsstyrelsen skola med stöd av bestämmelsen i första stycket vara oförhindrad att genast vidta erforderlig åtgärd.

Bestämmelserna i *andra stycket* tar sikte på sådana fall där inte ens länsstyrelsens handlande kan avvaktas. Då får polischef, brandchef eller tullmyndighet vidta åtgärd som bedömes oundgängligen och omedelbart påkallad. Det torde därvid merendels bli fråga om förberedande åtgärder. Också sådana kan emellertid behöva vara av ingripande natur. Om sådan åtgärd skall länsstyrelsen genast underrättas.

I fall som avses i andra stycket torde det inte sällan vara fråga om situationer som föranleder ingripande av samhällets räddningstjänst. Som redan berörts i den allmänna motiveringen och under 3 § skall därvid tillämpning av strandningslagen icke äga rum såvitt ändamålet kan nås med tillämpning av brandlagens regler om räddningstjänsten.

10 § Det är givetvis angeläget att åtgärd som ägare vidtar med anledning av händelse som avses i 5 § inte får sådan karaktär att olägenheten eller faran förvärras. Enligt denna paragraf får därför länsstyrelsen meddela honom nödiga föreskrifter härutinnan. Visar det sig att ägaren inte följer föreskrifterna — antingen det beror av oförmåga eller ovilja — får länsstyrelsen avbryta ägarens befattning med fartyget och själv vidta erforderliga åtgärder. Situation som den här angivna torde kunna uppkomma bl. a. i fall då fartyget för farlig last eller då fartyget till följd av oförsiktiga åtgärder hotar komma i ett läge där det kan vara ännu svårare att hantera.

11 § Bestämmelsen i *första stycket* är utformad efter mönster av stadgandet i 12 § brandlagen. Det är naturligtvis angeläget att åtgärd enligt lagen, antingen den ålägges ägaren av länsstyrelsen eller företas av denna, inte ges mer ingripande karaktär än omständigheterna kräver och att skälig hänsyn tas till tredje mans intresse. För att inte ett förbehåll härom skall leda till tveksamhet om den allmänna räckvidden av myndighetens befogenhet har det emellertid ansetts påkallat att i stadgandet exemplifiera några av de stundom mycket långtgående åtgärder som kan komma i fråga, såsom antändning, sprängning eller annan förstörelse eller sänkning. Ofta torde emellertid åtgärden kunna begränsas till bärgning helt eller delvis eller utmärkning.

För att vidta åtgärd enligt *första stycket* kan i något fall — särskilt om tvist skulle uppstå med befälhavare på fartyg om åtgärdens behövlighet — myndigheten behöva föranstalta om att ombordvarande lämnar fartyget. Bestämmelse härom har upptagits i *andra stycket*. Den är enligt stadgande i sista punkten tillämplig också i fall då polischef, brandchef eller tullmyndighet vidtar åtgärd enligt 9 § *andra stycket*.

12 § Bärgning utföres merendels som självständigt företag antingen efter avtal med ägaren till vad som skall bärgas eller med utnyttjande av föreliggande självständig rätt till bärgning. På samma sätt som ägarens egna åtgärder kan ett självständigt bärgningsföretag leda till att olägenhet eller fara förvärras. Exempel finns på att bärgningsföretag som varit inriktat på tillvaratagandet av skrotvärdet i fartygsvrak medfört att kvarvarande farlig last kommit lös och anställt skador. I förevarande paragraf har länsstyrelsen tillagts samma befogenhet beträffande bärgningsföretag som i fråga om ägarens åtgärder i allmänhet. Också därvid har länsstyrelsen att iaktta bestämmelsen i 11 § *första stycket* beträffande innehållet i givna föreskrifter.

13 § I denna paragraf ges bestämmelser om myndighets rätt att göra sådant ingrepp i tredje mans rätt som erfordras för att åtgärd enligt lagen skall kunna genomföras. Främst rör det sig därvid om tillträde till annans mark- och vattenområde och om befogenhet att vidta avspärrningar. Bestämmelsen har utformats efter modell av motsvarande föreskrift i 11 § brandlagen med de modifikationer som föranledes av strandningslagens särskilda ändamål.

Behovet av att kunna disponera över annans mark och vatten för åtgärd enligt lagen gör sig gällande inte blott i fall av myndighets ingripande utan i lika hög grad då ägaren själv skall vidta åtgärd enligt 5 § antingen åtgärden blivit honom förelagd eller ej. Enligt bestämmelsen i *första stycket* kan länsstyrelsen bereda honom behövligt tillträde och även i sådant fall låta vidta avspärrningar, om ej överenskommelse kan uppnås frivilligt mellan vederbörande enskilda intressenter.

Att ingrepp i tredje mans rätt bör ske med nödig återhållsamhet inskräps i sista punkten i *första stycket*.

I fall som avses i 9 § *andra stycket*, dvs. i sådan trängande situation då åtgärd genast vidtas av polischef, brandchef eller tullmyndighet, kan

motsvarande behov av ingrepp i tredje mans rätt göra sig gällande. I *andra stycket* har därför upptagits en bestämmelse om samma befogenhet för sådan myndighet.

14 § I denna paragraf meddelas föreskrift om skyldigheten för länsstyrelse att underrätta ägaren om vidtagen åtgärd enligt 6–10 §§. Under rättelseplikten gäller endast om ägaren är känd. Länsstyrelsen är således i fråga om denna efterföljande underrättelse ej skyldig att verkställa efterforskning av ägaren. Vanligen är ju situationen den att han dessförinnan ej kunnat anträffas med föreläggande.

Har något bärgats eller tillvaratagits vid åtgärd av länsstyrelsen, skall underrättelsen innehålla meddelande härom. I sådant fall skall också erinras om staten tillkommande retentionsrätt enligt 20 §. Avsikten härmed är att i fall då vad som bärgats eller tillvaratagits representerar värde av någon betydelse stimulera ägaren att betala statens kostnader mot att få ta egendomen i besittning. Saknas tillförlitlig uppgift om ägaren eller om någon som är behörig att motta underrättelse i hans ställe, skall kungörelse ske på sätt som länsstyrelsen finner lämpligt.

Bestämmelser om ersättning, säkerhet för statens fordran, m. m.

15 § Det enda fall då enskild förutses skola få ersättning enligt förslaget är då ingrepp måst ske i tredje mans rätt med stöd av 13 §. Ägare av fartyg eller annat föremål mot vilket åtgärd vidtas enligt lagen är således icke ersättningsberättigad för skada som därigenom tillfogas honom med mindre myndigheten överskridit sin befogenhet. Hans skada får ingå som en del av hans totala förlust med anledning av det inträffade.

För att tredjemansskada skall vara ersättningsgill enligt paragrafen erfordras att den uppkommit genom intrång varom myndighet beslutat enligt 13 §. Sådant beslut kan ha meddelats på begäran av fartygets ägare för att möjliggöra för denne att själv företa påkallad åtgärd eller för att bereda myndigheten tillfälle till åtgärd enligt lagen. Har fartygets ägare själv träffat uppgörelse med tredje man om tillträde till mark eller vatten, disposition av egendom m. m. kan tredje man ej vända sig mot staten med ersättningskrav enligt paragrafen. Skulle i dylikt fall fartygsägare brista i betalning får således tredje man anlita vanliga vägar för att få gottgörelse.

I fråga om ersättningens omfattning bör samma princip vara vägledande som vid tillämpning av brandlagen i motsvarande fall.

16 § Statens rätt till ersättning av den i vars ställe myndighet måst vidta åtgärd är av central betydelse i lagen. I denna del skiljer sig förslaget, som redan nämnts i den allmänna motiveringen, från vad som enligt brandlagen gäller beträffande samhällets räddningstjänst. Skillnaden betingas av att det vid tillämpning av strandningslagen är fråga om åtgärder som följer av att den i första hand handlingspliktige underlåter att vidta på honom ankommande åtgärd. Genom att strandningslagen enligt förslaget blir att tillämpa subsidiärt i förhållande till brandlagen blir det sörjt för att inte någon genom strandningslagen kommer i sämre

situation än han eljest skulle ha varit med anledning av vad som inträffat.

Man lär vid en realistisk bedömning ha att räkna med att staten för sitt krav på ersättning för vidtagna åtgärder ofta kommer att vara hänvisad till vad som kan utfås ur egendom som bärgats eller tillvaratagits. Det har därför synts utredningen naturligt att, med anknytning till vad som sålunda får antas bli det praktiska huvudfallet, utforma föreskriften om statens rätt till ersättning såsom en rätt som i första hand skall göras gällande i sådan egendom. Staten får m. a. o. låta domfästa sin fordran och begära utmätning härför i egendomen. För vad som härefter återstår obetalt får staten vända sig mot ägaren personligen. Denna lösning har valts också med tanke på den tillämpning som i rättspraxis getts reglerna om redareansvarets begränsning i hithörande avseende. Såsom redan nämnts i den allmänna motiveringen (5.3.1) anses nämligen begränsningsrätten gälla beträffande sådan fordran endast i vad den överstiger det belopp som kan uttas ur bärgad eller tillvaratagen egendom.

Det torde utan särskild föreskrift vara klart att i sådana fall då egendom som bärgats eller tillvaratagits får antas ej förslå ens till täckande av vård- och försäljningskostnaderna fordringen bör kunna omedelbart göras gällande hos ägaren personligen såsom om bärgning eller tillvaratagande ej skett.

Som en allmän begränsning av statens rätt till ersättning enligt denna paragraf har i första punkten angetts att ersättningen skall motsvara statens nödiga kostnad. Myndighets åtgärd enligt lagen, såvitt åtgärden skall grunda rätt till ersättning, måste således begränsas till det för ändamålet strikt nödvändiga. Det får ankomma på staten att i förekommande fall visa att företagen åtgärd ej varit mera omfattande eller dragit större kostnad än omständigheterna oundgängligen påkallat.

Statens rätt till ersättning med belopp utöver vad som kunnat utfås ur bärgad eller tillvaratagen egendom inskränkes ytterligare dels genom det i paragrafen införda billighetsrekvisitet, dels av bestämmelserna i 17 §. Innebörden av billighetsrekvisitet har redan närmare utvecklats i den allmänna motiveringen (5.3.1) och torde ej fordra vidare utläggning.

I paragrafen har slutligen upptagits en erinran om den begränsning som följer av sjölagens regler om begränsning av redareansvaret. Dessa gäller givetvis endast beträffande fartyg i den mening som avses i nämnda lag.

17 § Denna paragraf innehåller bestämmelser om inskränkning i ägarens ersättningsskyldighet i två särskilda fall, nämligen då myndighets åtgärd vidtas senare än två år efter det att fartyget utsattes för händelse som avses i 5 § och då åtgärd särskilt hänförs till vad som utgjort last i fartyg. I båda dessa fall föreslås ägaren skola svara allenast med vad som vid åtgärden bärgats eller tillvaratagits. Ett villkor för ansvarsbegränsningen i sistnämnda fall är att lastägare ej samtidigt är ägare till fartyget. Också härvidlag gäller den i 1 § stadgade identifikationen av redare med ägare.

Bortfallet av den personliga betalningsskyldigheten i fall som avses i denna paragraf är utan inverkan på den grundläggande skyldigheten att

vidta åtgärd enligt 5 § och myndighets därtill knutna befogenhet att vidta åtgärd i ägarens ställe.

I övrigt hänvisas i fråga om bestämmelserna i denna paragraf till den allmänna motiveringen (5.3.1).

18 § Bestämmelserna i denna paragraf avser att klargöra att bland statens ersättningsgilla kostnader ingår, förutom kostnaden för själva den åtgärd som vidtagits, också i förekommande fall statens utgifter för skada som staten haft att ersätta enligt 15 § samt kostnaden för bärgad eller tillvaratagen egendoms vård och försäljning. Såvitt gäller kostnad för själva åtgärden må här erinras om det allmänna förbehållet i 16 § för kostnadens nödvändighet.

19 § Denna paragraf innehåller bestämmelse om solidariskt ansvar för successiva ägare vid äganderättsövergång efter det händelse inträffat som avses i 5 §. Härom hänvisas till framställningen i den allmänna motiveringen (5.3.1).

20 § Statens rätt att göra sig betald för sina kostnader ur vad som vid myndighets åtgärd bärgats eller tillvaratagits säkerställes i första stycket i denna paragraf genom att staten tillägges retentionsrätt i egendomen. Retentionsrätten gäller också när den personliga ersättningsplikten är förfallen. Då i förslaget talas om statens fordran hos ägare avses således även fordran i vad den kan göras gällande blott i viss egendom.

Bestämmelser om vård och försäljning av egendom som bärgats eller tillvaratagits

21–22 § I dessa paragrafer återfinnes regler om bärgad och tillvaratagen egendoms vård och försäljning. Reglerna överensstämmer med gängse bestämmelser i annan jämförbar lagstiftning. Den särskilda rätt till försäljning och uttagande av statens fordran ur köpeskillingen som i 21 § tillägges myndighet är strikt begränsad till de fall som anges i paragrafen. Är således ägaren känd och föreligger ej fara för egendomens snara försämring eller annat särskilt skäl till omedelbar försäljning, har alltså myndigheten att låta domfästa fordringen i vanlig ordning och söka utmätning i egendomen.

I fråga om formen för försäljning skall enligt 22 § gällande bestämmelser om försäljning av utmätt lös egendom äga motsvarande tillämpning. Dessa bestämmelser återfinnes, såvitt gäller sådan egendom i allmänhet, inbegripet fartyg och gods i fartyg, i 5 kap. utsköpningslagen. Beträffande luftfartyg ges särskilda regler i lagen (1971:500) om exekutiv försäljning av luftfartyg m. m. Säsom nämnts i den allmänna motiveringen (2.13), har en ny lag om fartygsexekution utfärdats men ej trätt i kraft.

Bestämmelser om ansvar och besvär m. m.

23 § Underlåtenhet att vidta åtgärd enligt 5 § eller att efterkomma föreläggande enligt 6 § är inte kriminaliserad i förslaget. Sanktionen

består här i myndighets befogenhet att vidta åtgärd i ägarens ställe och i dennes ersättningsplikt. Straffbestämmelsen i denna paragraf tar sikte på de förbud och föreskrifter som länsstyrelsen meddelar ägare (redare) eller bärgare med stöd av 10 eller 12 §. Också åläggande för ombordvarande att lämna fartyg enligt 11 § andra stycket sanktioneras av straffstadgandet. Stadgandet är även tillämpligt på den som trotsar myndighets avspärrning och andra förordnanden enligt 13 §.

24 § Talan mot länsstyrelses eller sjöfartsverkets beslut enligt lagen skall enligt *första stycket* i denna paragraf föras genom besvär hos kammarrätten. När det gäller sjöfartsverket är visserligen fråga om dess ingripande beroende av regeringens instruktion, vilken som tidigare nämnts (5.3.1) förutses kunna ges från fall till fall. Sker ingripandet genom sjöfartsverkets försorg på det fria havet är det emellertid ändå fråga om tillämpning av lagen. Något skäl till avvikande regel om fullföljd mot sjöfartsverkets beslut har utredningen därför inte funnit föreligga.

Överklagas beslut om föreläggande enligt 6 § – t. ex. under påstående att tillräckliga skäl härför ej förelegat enligt lagen – bör naturligen inträdet av myndighets befogenhet att vidta åtgärd i ägarens ställe anstå till dess att lagakraftäggande beslut föreligger och ägaren tillmätt tid för egen åtgärd utlupit. Utredningen är medveten om att ägare härmed kan frestas till överklagande i syfte endast att tillgodogöra sig fördelen av att tvåårsfristen enligt 17 § hinner gå till ända. Fristen har emellertid bl. a. just av detta skäl satts så lång som två år. Att knyta fristen till beslutet skulle ha medfört den mindre önskvärda konsekvensen att ersättnings-skyldigheten kunnat prolongeras på obegränsad tid blott genom beslut före fristens utgång och därmed göras oberoende av att den ersättningsgrundande åtgärden måhända skjutes på framtiden. Länsstyrelsen får sålunda meddela föreläggande i så god tid att åtgärd kan vidtas före fristens utgång och överinstansernas prövning ske med beaktande härav.

Att överklagande sker av föreläggande enligt 6 § utgör inte hinder för myndighet att innan lagakraftäggande avgörande av besvären föreligger vidta omedelbar åtgärd med stöd av 9 § därest situationen under tiden skulle utveckla sig på sådant sätt att tillämpning av detta lagrum aktualiseras.

Länsstyrelses eller sjöfartsverkets beslut med stöd av 9 eller 10 §, 11 § andra stycket eller 12 § länder enligt *andra stycket* i denna paragraf till efterrättelse utan hinder av förd talan. Enligt 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) kan dock domstol, som har att pröva besvär, förordna att det överklagade beslutet, om det eljest skulle lända till efterrättelse omedelbart, tills vidare inte skall gälla. I fråga om åtgärd som har vidtagits av polischef, brandchef eller tullmyndighet i sådana trängande fall som avses i 9 § andra stycket eller med stöd av 11 § andra stycket anses något besvärsförfarande inte böra komma i fråga. Den som anser sin rätt kränkt genom sådant beslut blir därför hänvisad att göra invändning mot ersättningskyldighet då sådan göres gällande. Han är givetvis också oförhindrad att göra gällande rätt till skadestånd enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen för felaktigt beslut.

25 § Talan om ersättning av fartygs ägare med anledning av åtgärd enligt lagen får väckas vid allmän domstol i vanlig ordning. Det innebär i regel att talan upptas av tingsrätten i den ort där svaranden har hemvist. Med hänsyn till den nära anknytning som i många fall kommer att föreligga mellan tillämpningen av strandningslagens ersättningsregler och olika sjörättsliga regler, ej minst dem om redareansvarets begränsning, har det synts utredningen lämpligt att öppna möjlighet för talans väckande också vid sjörättsforum. Denna möjlighet gäller endast ersättningstalan och har alltså ej tillämpning på mål om straffansvar enligt 23 §.

Övergångsbestämmelse

Denna bestämmelse har redan berörts i den allmänna motiveringen (5.3.4). Sådan i 5 § avsedd händelse som inträffat före lagens ikraftträdande skall ej ge upphov till ersättningsskyldighet i vidare mån än som skulle ha varit fallet i fråga om åtgärd vidtagen efter utgången av den i 17 § angivna tvåårsfristen. Ägarens skyldighet att själv vidta åtgärd enligt 5 § och myndighets befogenhet att vidta åtgärd i hans ställe gäller däremot också i sådana fall. Vad gäller myndighets befogenhet torde den f. ö. under den första tiden efter ikraftträdandet få sin väsentliga betydelse just i dessa fall.

6.2 Förslaget till lag om flyttning av fartyg i vissa fall

Förslaget till flyttningslag avser, till skillnad från förslaget till strandningslag, endast fartyg. Termen fartyg finns inte definierad vare sig i sjölagen eller annorstädes i sjölagstiftningen. I sitt betänkande (SOU 1970:74) Registrering av fartyg etc. (s. 88) har sjölagskommittén diskussionsvis definierat fartyg som en inrättning för transport eller annan verksamhet till sjöss som har manöverförmåga och ej tillika kan brukas till lands eller i luften. Till fartyg räknas därmed även småbåtar, bl. a. sådana som vanligen betecknas som fritidsbåtar. Mera osäkert är om också roddbåtar faller in under bestämningen. Vissa sjögående redskap såsom läktare, pontonkranar, mudderverk o. d. kan falla därunder. Oavsett vilken inverkan det angivna motivuttalandet må ha för avgränsningen av fartygsbegreppet vid sjölagens tillämpning bör det såsom också sjölagskommittén uttalat inte uppfattas som bindande för tillämpningen av annan lagstiftning, vilken också bygger på ett fartygsbegrepp. Detta bör, i avsaknad av en i vederbörande författning fastlagd definition, få till sitt innehåll och sin omfattning bestämmas med beaktande av lagens ändamål. För flyttningslagens del synes det sålunda knappast kunna komma ifråga att upprätthålla det av sjölagskommittén uppställda kriteriet beträffande manöverduglighet. Behovet av bestämmelser rörande flyttning av fartyg hänför sig ju inte minst till sådana som lagts vid kajer, bryggor och båtplatser för annan huvudsaklig användning än sjöfart och vilka typiskt företer bristande manöverduglighet. Vidare är det uppenbart att också roddbåtar och andra småfarkoster bör innefattas i ett för flyttningslagen anpassat fartygsbegrepp. I betraktande av det praktiska

behov som motiverar lagen och de former som i förslaget förutses för dess tillämpning bör detta omfatta vad som dagligt tal avses med fartyg och båtar samt därmed jämförliga farkoster. Något krav bör ej uppställas på manöverduglighet eller sjövärdighet överhuvud. Också fartyg stadda i långtgående förfall bör innefattas häri. Då i förslaget talas om fartyg, användes termen i nu angiven mening. En regelrätt legaldefinition har utredningen inte ansett påkallad av de ändamål lagen skall tjäna.

1 § Behovet av en i lag preciserad befogenhet för myndighet att i enkla former verkställa flyttning av fartyg har framför allt gjort sig gällande beträffande fartyg som för längre tid förtöjts i hamnar och andra vattenområden inom eller i anslutning till tätbebyggelse. I *första stycket* i denna paragraf har i överensstämmelse härmed befogenheten att flytta fartyg med stöd av lagen föreslagits skola gälla i allmän hamn och i annat vattenområde som ingår i stadsplan och inte hör till fastighet enskilt. För vattenområde som hör till fastighet enskilt har det inte ansetts böra i förevarande sammanhang komma i fråga att komplettera de bestämmelser fastighetsägaren i denna egenskap har att respektera beträffande fastighetens användning (byggnadslagstiftningen, hälsovårdsstadgan m. m.). Inte heller har enskild fastighetsägare ansetts böra ha möjlighet att påkalla tillämpning av flyttningslagen för att komma till rätta med intrång i sin besittning av fastigheten genom annans olovliga utnyttjande av vattenområdet för förtöjning o. dyl. Den enskilde fastighetsägaren är hänvisad till de allmänna reglerna om handräckning m. m. Den angivna begränsningen av lagens tillämplighet i rummet är ett uttryck för lagens syfte att tjäna ett offentligt intresse.

Flyttning enligt första stycket skall kunna ske i två fall. Det första är då ett fartyg med hänsyn till den tid det legat på samma plats, sitt skick eller annan omständighet kan anses övergivet. Beskrivningen är densamma som användes för övergivna fordon i lagen om flyttning av fordon i vissa fall och ger närmast anvisning på mer eller mindre förfallna eller skrotfärdiga fartyg. Det utesluter emellertid ej att övergivande kan anses föreligga även eljest då omständigheterna talar härför. I det andra fallet är det fråga om fartyg som, utan att vara övergivet, är varaktigt liggande i strid med gällande föreskrifter. De föreskrifter som här avses återfinns vanligen i hamnordningar och olika kommunala författningar utfärdade med stöd av allmänna ordningsstadgan. I själva flyttningslagen föreslås alltså inte några bestämmelser om vad som skall anses vara otillåten placering av fartyg. Att fartygets placering skall vara varaktig innebär att det bör ha legat förhållandevis lång tid på samma plats innan ett flyttningsingripande enligt lagen får ske. Utredningen har härmed velat från lagens tillämpning utesluta fall av tillfällig förtöjning, ankring o. d. i strid med vad som kan finnas föreskrivet härför.

Från det i första stycket angivna kravet på varaktighet görs i *andra stycket* ett undantag. Undantaget gäller det fall att ett fartyg lagts i allmän hamn på sådant sätt att det orsakar hinder för hamnens behöriga nyttjande. I sådant fall får fartyget genast flyttas oavsett den tid det kan ha legat på angivet sätt. Bestämmelsen är framför allt tillämplig då ett

fartyg genom olämplig förtöjning eller ankring utgör hinder för andra fartygs ut- eller inpassering eller angöring av kaj eller eljest försvårar deras ändamålsenliga och säkra manövrering i hamnen. Undantaget är ej tillämpligt utanför allmän hamn.

Observeras bör att enligt bestämmelsen i första stycket lagens tillämpning är begränsad också såtillvida som den gäller endast fartyg som ligger i vattnet. Småbåtar som är upplagda på land inom hamnområde eller annorstädes förutses alltså inte kunna bli föremål för åtgärd enligt lagen. Båtar som ligger ilandflutna vid stränderna bör däremot anses falla under lagens tillämpning även om de vid variationer i vattenståndet kommer att ligga på något avstånd från vattenlinjen.

2 § Beslut om flyttning skall enligt denna paragraf meddelas av polismyndighet. Enligt lagen (1972:509) om vad som avses med polismyndighet förstås därmed polistyrelsen i distriktet. Av polisinstruktionen (1972:511) följer att hithörande ärenden i styrelsens namn avgöres av polischefen.

För att polismyndigheten skall äga besluta om flyttning krävs att hamninnehavaren eller – i fråga om fartyg som inte ligger i hamnområde – vederbörande kommunala myndighet begär det. Såsom redan nämnts under 1 § äger alltså polismyndigheten ej besluta om flyttning på begäran av enskild person, t. ex. fastighetsägare som finner sig utsatt för besittningsintrång. Har beslutet påkallats av kommunal myndighet får det verkställas av denna. Eljest ankommer verkställigheten på polismyndigheten.

Framför allt i de större kommunala hamnarna kan det visa sig praktiskt att tillägga kommunal myndighet befogenhet att själv besluta om flyttning. I förslaget har detta beaktats genom föreskrift att regeringen skall kunna förordna härom.

3 § Beslut om flyttning kan enligt förslaget meddelas på grundval av ett enkelt konstaterande att fartygets belägenhet står i strid med gällande föreskrifter. Det är således ej nödvändigt att ägaren ges tillfälle att göra sig hörd i ärendet. Man får förutsätta att, i fall då han kan anträffas, han redan fått anmaningar att flytta fartyget. Den otillåtna belägenheten skall ju enligt 1 § i regel ha antagit varaktig karaktär.

Om sålunda beslutet om flyttning kan meddelas i summarisk ordning bör det likväl ej få verkställas innan ägaren beretts tillfälle att själv ombesörja flyttningen.

I sådana fall då ägaren inte är känd eller då kändedom om honom inte kan vinnas utan omgång, bör flyttningen få verkställas utan att ägaren underrättats. Med hänsyn till den föga ingripande naturen av en flyttningsåtgärd synes krav inte böra ställas på några mera omfattande efterforskningar. Det bör räcka med att ägaren inte kan nås med hjälp av upplysningar i skeppspapper och lättillgängliga register. Finns någon som på grund av sin ställning företräder ägaren, t. ex. befälhavare på fartyg, räcker det med att han underrättas. Av 9 § framgår att vad som stadgas om ägare i stället skall tillämpas på redaren då sådan finns.

Att övergivet fartyg bör få flyttas utan att underrättelse skett säger sig självt. Flyttning av sådant fartyg blir aktuell endast i fall då förutsättning ej föreligger för tillämpning av bestämmelsen i 5 §. Även i det fall då ett fartyg kan befaras sjunka innan ägaren kan anträffas med underrättelse får fartyget genast flyttas utan underrättelse, oavsett att ägaren är känd.

I kommunförbundets och hamnförbundets skrivelser har påtalats de svårigheter av formell natur som understundom föranletts av att fartyg som enligt gällande regler kunnat komma i fråga för flyttning överlåtits på ny ägare efter delgivning av flyttningsbeslut, varigenom proceduren måst göras om på nytt – ett förfarande som därefter kunnat upprepas gång på gång i syfte att förhala verkställighet. Till förekommande härav har i sista stycket i denna paragraf upptagits en regel enligt vilken ny ägare till fartyget inte behöver underrättas om verkställighet då underrättelse meddelats tidigare ägare. Utnyttjar ägaren ej det rådrum som bör ges honom för att själv flytta fartyget får flyttningen ändå inte verkställas förrän också ombordvarande getts skälig tid att gå i land och ta med sig egendom för personligt bruk. Skulle till äventyrs någon ombordvarande vägra att lämna fartyget, får han avlägsnas därifrån. Beslut härom skall meddelas av polischef eller sådant polisbefäl som enligt gällande bestämmelser äger handla i polischefs ställe. För detta ändamål kan komplettering behöva ske av föreskrifterna i kungörelsen (1964:595) om handläggningen av vissa polischefsavgifter.

4 § Det är naturligtvis angeläget att flyttningen sker till sådan plats där ägaren utan alltför stor olägenhet kan nå fartyget och varifrån det kan föras utan onödigt svårighet. Bestämmelse härom har upptagits i denna paragraf. Givetvis får platsen inte väljas så att ägaren berövas skälig möjlighet att tillgodogöra sig fartygets värde. Är sjöodugligheten inte varaktig, dvs. fartyget inte sämre än att det kan sättas i stånd utan oförsvarliga insatser, skall det behandlas enligt huvudregeln.

Måste fartyget anses övergivet behöver paragrafen inte iakttas. När ett fartyg skall anses övergivet har inte närmare angivits i lagtexten. Det får alltså bedömas efter omständigheterna. Sådant antagande kan motiveras av fartygets skada, den tid under vilken det legat outnyttjat på samma plats m. m.

5 § Lika viktigt som det är att fartyget inte placeras där det blir onödigt svåråtkomligt för ägaren är det att fartyget inte tillfogas onödigt skada genom flyttningen. I denna paragraf inskärpes kravet på varsamhet. Dessutom markeras skyldigheten för den flyttande myndigheten att sörja för att fartyget blir förtöjt på gängse sätt och att åtgärder vidtas för att skydda fartyget mot skada eller obehörigt brukande. För att säkerställa varsamhet och adekvat hantering av fartyg som flyttas, kan myndigheten behöva anlita sjökunnig personal. Det är naturligtvis ofrånkomligt i fråga om större fartyg. Vidtagna åtgärder till fartygets skydd skall vara verksamma till dess fartyget kan omhändertas av ägaren på den plats dit det flyttats. Att fartyget kan omhändertas av ägaren innebär ej något krav på att ägaren med hänsyn till sina personliga förhållanden skall vara i

stånd att ta hand om fartyget, endast att myndigheten i föreskriven ordning underrättat honom om var fartyget finns och han haft skälig tid att hämta eller låta hämta det. Någon ytterligare plikt att ta vård om fartyget efter flyttningen har inte ansetts böra åvila myndigheten.

Paragrafen gäller liksom 4 § endast fartyg som inte måste anses övergivet.

6 § I fråga om fartyg som måste anses övergivet har myndigheten funnits böra ha fria händer att förfara efter omständigheterna. Vanligen torde fartyget ha så ringa värde att det enda som återstår är att hugga upp det eller undanskaffa det i annan form. Det får betraktas som en åtgärd jämställd med renhållning eller röjning. Ett allmänt förbehåll för myndighetens befogenhet enligt denna paragraf måste dock göras med hänsyn till tredje mans rätt. Rör det sig om andra fartyg än övergivna småbåtar och liknande av ringa eller intet värde kan man nämligen inte på grund av övergivandet generellt utesluta förekomsten av sjöpanträtt eller annan säkerhetsrätt. Bestämmelsen gäller därför endast såvida ej skäl föreligger till antagande att tredje mans rätt kan trädas förnär. Sådana skäl skall framträda i situationen själv, t. ex. fartygets art, kvarvarande värde m. m. Meningen är således ej att myndigheten skall behöva anställa mera ingående undersökningar för att fastställa om tredjemansintresse förekommer. Rör det sig om inteckningsbart fartyg, bör givetvis förekomsten av inteckning undersökas. Kan på grund av antagande att tredjemansintresse kan trädas förnär fartyget ej behandlas enligt denna paragraf, träder de bestämmelser i tillämpning som gäller ej övergivet fartyg.

Åtgärd enligt denna paragraf bör beslutas i samma ordning som beträffande flyttning. Kan något tillvaratas vid åtgärden, skall det enligt förslaget tillfalla den som begärt flyttningen (hamninnehavare eller kommun).

7 § I sådana fall då fartyg flyttats enligt 3 § utan att ägaren kunnat underrättas i förväg om åtgärden bör lämpliga åtgärder vidtas i efterhand för att göra ägaren uppmärksam på ingreppet. Detta kan ske genom kungörelse i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt. Myndigheten bör också vidta sådana fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att möjliggöra underrättelse direkt till ägaren. Detta blir givetvis särskilt angeläget om det flyttade fartyget skulle representera ett värde av någon betydelse, något som emellertid endast undantagsvis torde vara att räkna med i de fall då ägaren inte kunnat anträffas. Ett annat fall då efterföljande underrättelse framstår som angelägen är då fartyget flyttats under omständigheter som avses i 3 § första stycket sista punkten.

8 § Kostnaden för flyttning av fartyg och övriga åtgärder enligt lagen skall enligt denna paragraf ersättas av fartygets ägare. Med ägare avses därvid den som var ägare vid flyttningen eller den åtgärd som eljest vidtagits, t. ex. enligt 6 §. En definition av ägarbegreppet i lagen ges i 9 §. Någon solidarisk ersättningskyldighet för successiva ägare i likhet med

den som upptagits i förslaget till strandningslag har ej ansetts påkallad här. Undantag från ersättningsplikten har emellertid gjorts för det fall att ägaren gör sannolikt att fartyget var honom frånhänt genom brott.

Har åtgärd som avses i 6 § lett till att något av värde kunnat tillvaratas, skall beloppet enligt andra stycket frånräknas vid ersättningens bestämmande. Såsom bestämmelsen formulerats innebär den att den ersättningsberättigade skall ha utnyttjat möjligheten att tillgodoräkna sig värdet, givetvis dock endast såvitt det framstått som ekonomiskt försvarligt.

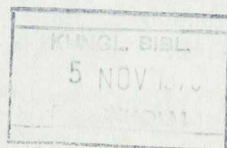
Kostnad som inte kan uttas av ägaren föreslås, efter mönster i lagen om flyttning av fordon i vissa fall, skola stanna på den som begärt flyttningen.

9 § Efter mönster i lagen om flyttning av fordon i vissa fall likställs i denna paragraf med ägaren den som vid avbetalningsköp är innehavare av fartyget, fastän äganderätten ej övergått på honom, och, i fråga om övergivet fartyg, den som senast varit ägare. I sistnämnda fall blir bestämmelsen av intresse främst beträffande ersättningsskyldigheten. Liksom i förslaget till strandningslag skall vad som i lagen sägs om fartygs ägare i stället gälla redaren om sådan finns. Beträffande redarbegreppet hänvisas till vad därom anföres i motiven till förslaget till strandningslag.

10 § I denna paragraf upptas föreskrifter om egendom som finns ombord. Bestämmelsen ansluter sig helt till motsvarande regel i 9 § lagen om flyttning av fordon i vissa fall och torde ej behöva närmare förklaras.

11 § Med hänsyn till den förhållandevis ringa betydelsen av ingripande enligt lagen har behov inte ansetts föreligga av möjlighet att föra talan mot beslut rörande dess tillämpning. Också i denna del överensstämmer förslaget med lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

12 § Vissa närmare bestämmelser rörande handläggningen av ärenden enligt lagen och föreskrifter av teknisk art rörande tillvägagångssättet vid flyttning m. m. anses kunna vid behov utfärdas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Utredningen har inte ansett sig böra framlägga något förslag till sådana bestämmelser, vilka närmast torde få övervägas av sjöfartsverket i samråd med rikspolisstyrelsen.



Statens offentliga utredningar 1975

Kronologisk förteckning

1. Demokrati på arbetsplatsen. A.
2. Psalmer och visor. Del 1:1. U.
3. Psalmer och visor. Del 1:2. U.
4. Psalmer och visor. Del 1:3. U.
5. Bättre bosättning för flera. S.
6. Huvudmannaskapet för specialskolan och särskolan. U.
7. Framtida studerandehälsövärd. U.
8. Utlandssvenskarnas rösträtt. Ju.
9. Individiden och skolan. U.
10. Rörlig pensionsålder. S.
11. Svensk press. Tidningar i samverkan. Fi.
12. Totalfinansiering. B.
13. Vägtrafikolyckor och sjukvårdskostnader. S.
14. Konstnärerna i samhället. U.
15. Kommunal rösträtt för invandrare. Kn.
16. Kriminalvårdens nämnder. Ju.
17. Markanvändning och byggande. Remissammanställning utgiven av bostadsdepartementet. B.
18. Förtroendevalda och partier i kommuner och landsting. Kn.
19. Konsumentskydd på låsområdet. H. (Utkommer hösten 1975)
20. Särskilda regler för handläggning av anmälان mot polisman. Ju.
21. Pensionsförsäkring. Fi.
22. Lag om allmänna handlingar. Ju.
23. JO-ämbetet. Uppgifter och organisation. R.
24. Tre sociologiska rapporter. Ju.
25. Å jour. Om journalistutbildning. U.
26. Forskningsråd. U.
27. Politisk propaganda på arbetsplatser. A.
28. Program för ljud och bild i utbildningen. U.
29. Medborgerliga fri- och rättigheter i vissa länder. Ju.
30. Barnens livsmiljö. S. (Utkommer hösten 1975)
31. Samhället och barns utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 1. S. (Utkommer hösten 1975)
32. Barns hälsa. Barnmiljöutredningens rapport 2. S. (Utkommer hösten 1975)
33. Barns uppfostran och utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 3. S. (Utkommer hösten 1975)
34. Förskolan, skolan och fritiden. Barnmiljöutredningens rapport 4. S. (Utkommer hösten 1975)
35. Barnfamiljernas ekonomi. Barnmiljöutredningens rapport 5. S. (Utkommer hösten 1975)
36. Barnen och den fysiska miljön. Barnmiljöutredningens rapport 6. S. (Utkommer hösten 1975)
37. Barn och föräldrars arbete. Barnmiljöutredningens rapport 7. S. (Utkommer hösten 1975)
38. Barnkultur. Barnmiljöutredningens rapport 8. S. (Utkommer hösten 1975)
39. Statsbidrag till kommunerna. Fi.
40. Trafikolyckor och statistik. K.
41. Kommunal demokrati. Kn.
42. Kommunal demokrati. Sammanfattning. Kn.
43. Kvinnor i statlig tjänst. Fi.
44. Etablering av miljöstörande industri. B.
45. Vidareutbildning i internationell marknadsföring. H.
46. Kommunal organisation och information. Kn.
47. Kollektivtrafik i tätort. K.
48. Kollektivtrafik i tätort. Bilagor. K.
49. Massmediegrundlag. Ju.
50. Internationella koncerner i industriländer. I.
51. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. B.
52. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. Bilagor. B.
53. Beskattning av realisationsvinster. Fi.
54. Fämansbolag. Fi.
55. Bötesverkställighet. Ju.
56. Trafikbuller. Del II. Flygbuller. K.
57. Varuförsörjning i kristid. H.
58. Målet är jämställdhet. Ju.
59. Utbildning för vuxna. U.
60. Energiberedskap för kristid. H.
61. Energiberedskap för kristid. Bilagor. H.
62. Förkortad arbetstid för småbarnsföräldrar. S.
63. Konsumentkreditlag m. m. Ju.
64. Språkresor. U.
65. Förfogandelagstiftningen. Fö.
66. Trafikpolitik – behov och möjligheter. K.
67. Utbildning i samspel. S.
68. Handikappanpassad kollektivtrafik. K.
69. Samhället och distributionen. H.
70. Samhället och distributionen. Bilagor om företag, anställda och hushåll. H.
71. Landstingens arkiv. Kn.
72. Distansundervisning. U.
73. Frivilligförsvarets förmåner. Fö.
74. Socialförsäkringsavgifter på uppdragsinkomster m. m. S.
75. Medborgerliga fri- och rättigheter. Regeringsformen. Ju.
76. Handikappanpassad kollektivtrafik. Sammandrag ur SOU 1975:68 (svensk, engelsk och tysk version). K.
77. Allmän skatteflyktsklausul. Fi.
78. Svensk press. Pressens funktioner i samhället. Fi.
79. Svensk press. Statlig presspolitik. Fi.
80. Postens roll i tidsningsdistributionen. K.
81. Farliga vrak. K.

Kronologisk förteckning

1. Nordisk överenskommelse om förmåner vid sjukdom, havandeskap och barnsbörd
2. Peruskoulu pohjoismaissa
3. Litteratur om nordiskt samarbete
4. Nordisk kommunal rösträtt och valbarhet
5. Bötesstraffet
6. Nordic Cooperation for Tourism. Proposals for Action
7. Voksenopplæring i de nordiske land. En konferanserapport
8. Oversikt over forsknings-og utviklingsarbeid som gjelder engelskundervisningen i de nordiske land - 1974
9. Fort- og videreutbildning for teaterarbeidere
10. Nordisk samarbeid om billedkunst

Statens offentliga utredningar 1975

Systematisk förteckning

Riksdagen

JO-ämbetet. Uppgifter och organisation. [23]

Justitiedepartementet

Utlandssvenskarnas rösträtt. [8]
Kriminalvårdens nämnder. [16]
Särskilda regler för handläggning av anmälan mot polisman. [20]
Lag om allmänna handlingar. [22]
Tre sociologiska rapporter. [24]
Medborgerliga fri- och rättigheter i vissa länder. [29]
Massmedigrundlag. [49]
Bötesverkställighet. [55]
Målet är jämställdhet. [58]
Konsumentkreditlag m. m. [63]
Medborgerliga fri- och rättigheter. Regeringsformen. [75]

Förvarsdepartementet

Förfogandelagstiftningen. [65] Frivilligförsvarets förmåner. [73]

Socialdepartementet

Bättre bosättning för flera. [5]
Pensionskommittéen. 1. Rörlig pensionsålder. [10] 2. Socialförsäkringsavgifter på uppdragsinkomster m. m. [74]
Vägrafikolyckor och sjukvårdskostnader. [13]
Barnmiljöutredningen. 1. Barnens livsmiljö. [30] (Utkommer hösten 1975) 2. Samhället och barns utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 1. [31] (Utkommer hösten 1975) 3. Barns hälsa. Barnmiljöutredningens rapport 2. [32] (Utkommer hösten 1975) 4. Barns uppfostran och utveckling. Barnmiljöutredningens rapport 3. [33] (Utkommer hösten 1975) 5. Förskolan, skolan och fritiden. Barnmiljöutredningens rapport 4. [34] (Utkommer hösten 1975) 6. Barnfamiljernas ekonomi. Barnmiljöutredningens rapport 5. [35] (Utkommer hösten 1975) 7. Barnen och den fysiska miljön. Barnmiljöutredningens rapport 6. [36] (Utkommer hösten 1975) 8. Barn och föräldrars arbete. Barnmiljöutredningens rapport 7. [37] (Utkommer hösten 1975) 9. Barnkultur. Barnmiljöutredningens rapport 8. [38] (Utkommer hösten 1975)
Förkortad arbetstid för småbarnsföräldrar. [62]
Utbildning i samspel. [67]

Kommunikationsdepartementet

Trafikolyckor och statistik. [40]
Utredningen om kollektivtrafik i tätorter. 1. Kollektivtrafik i tätort. [47] 2. Kollektivtrafik i tätort. Bilagor. [48]
Trafikbuller. Del II. Flygbuller. [56]
Trafikpolitik - behov och möjligheter. [66]
HAKO-utredningen. 1. Handikappanpassad kollektivtrafik. [68] 2. Handikappanpassad kollektivtrafik. Sammandrag ur SOU 1975:68 (svensk, engelsk och tysk version). [76]
Postens roll i tidningsdistributionen. [80]
Farliga vrak. [81]

Finansdepartementet

1972 års pressutredning. 1. Svensk press. Tidningar i samverkan. [11] 2. Svensk press. Pressens funktioner i samhället. [78] 3. Svensk press. Statlig presspolitik. [79]
Pensionsförsäkring. [21]
Statsbidrag till kommunerna. [39]
Kvinnor i statlig tjänst. [43]
Beskattning av realisationsvinster. [53]
Fåmansbolag. [54]
Allmän skatteflyktsklausul. [77]

Utbildningsdepartementet

1969 års psalmkommitté. 1. Psalmer och visor. Del 1:1. [2] 2. Psalmer och visor. Del 1:2. [3] 3. Psalmer och visor. Del 1:3. [4]
Utredningen om skolan, staten och kommunerna.
1. Huvudmannskapet för specialskolan och särskolan. [6] 2. Individen och skolan. [9]
Framtida studerandehälsovård. [7]
Konstnärerna i samhället. [14]
Å jour. Om journalistutbildning. [25]
Forskningsråd. [26]
Program för ljud och bild i utbildningen. [28]
Utbildning för vuxna. [59]
Språkkresor. [64]
Distansundervisning. [72]

Handelsdepartementet

Konsumentskydd på läsområdet. [19] (Utkommer hösten 1975)
Vidareutbildning i internationell marknadsföring. [45]
Varuförsörjning i kristid. [57]
Energiberedskapsutredningen. 1. Energiberedskap för kristid. [60] 2. Energiberedskap för kristid. Bilagor. [61]
Distributionsutredningen. 1. Samhället och distributionen. [69] 2. Samhället och distributionen. Bilagor om företag, anställda och hushåll. [70]

Arbetsmarknadsdepartementet

Demokrati på arbetsplatsen. [1]
Politisk propaganda på arbetsplatser. [27]

Bostadsdepartementet

Totalfinansiering. [12]
Markanvändning och byggande. Remissammanställning utgiven av bostadsdepartementet. [17]
Etablering av miljöstörande industri. [44]
Boende- och bostadsfinansieringsutredningarna. 1. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. [51] 2. Bostadsförsörjning och bostadsbidrag. Bilagor. [52]

Industridepartementet

Internationella koncerner i industriländer. [50]

Kommundepartementet

Kommunal rösträtt för invandrare. [15]
Förtroendevalda och partier i kommuner och landsting. [18]
Utredningen om den kommunala demokratin. 1. Kommunal demokrati. [41] 2. Kommunal demokrati. Sammanfattning. [42] 3. Kommunal organisation och information. [46]
Landstingens arkiv. [71]







LiberFörlag
Allmänna Förlaget



ISBN 91-38-02366-0