



Skärpt ansvar för fartygsvrak

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om att riksdagen ska godkänna 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Utskottet ställer sig också bakom de lagändringar i bl.a. sjölagen som föreslås till följd av tillträdet.

Lagändringarna innebär att fartygets ägare ska vara skyldig att avlägsna fartygsvrak som utgör en fara för sjöfarten eller för miljön, eller vidta någon annan åtgärd för att komma till rätta med faran. Ägaren ska också svara för de kostnader som åtgärderna medför, förutom i vissa undantagsfall. När det är fråga om större fartyg ska ägaren dessutom vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, för att täcka sitt ansvar. Sjöfartsverket ska märka ut ett vrak som bedöms utgöra en fara och utfärda varningar. Om fartygsägaren inte tar bort vraket självmant eller vidtar någon annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför, ska Sjöfartsverket vidta åtgärden på fartygsägarens bekostnad. Om det behövs en omedelbar åtgärd, ska Sjöfartsverket ingripa direkt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns en reservation (C).

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak.

Tre yrkanden i en följdmotion.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Skärpt ansvar för fartygsvrak	5
Lagstiftningens framtida utformning	9
Reservation	10
Lagstiftningens framtida utformning, punkt 2 (C).....	10
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	11
Propositionen	11
Följdmotionen	11
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Skärpt ansvar för fartygsvrak

Riksdagen

a) godkänner 2007 års internationella Nairobi konvention om avlägsnande av vrak,

b) antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),

2. lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009),

3. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:178 punkterna 1–4.

2. Lagstiftningens framtida utformning

Riksdagen avslår motion

2016/17:3741 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1–3.

Reservation (C)

Stockholm den 1 juni 2017

På civilutskottets vägnar

Caroline Szyber

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Caroline Szyber (KD), Hillevi Larsson (S), Ewa Thalén Finné (M), Carl-Oskar Bohlin (M), Lars Eriksson (S), Roger Hedlund (SD), Thomas Finnborg (M), Eva Sonidsson (S), Ola Johansson (C), Emma Hult (MP), Mikael Eskilandersson (SD), Robert Hannah (L), Johanna Haraldsson (S), Lars Beckman (M), Lotta Johnsson Fornarve (V), Eva Lindh (S) och Faradj Koliev (S).

Redogörelse för ärendet

Vrakkonventionen reglerar ansvaret för fartygsvrak som uppkommer efter olyckor till sjöss. Konventionen har utarbetats inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) och trädde i kraft den 14 april 2015.

Den 18 november 2013 fick en utredare i uppdrag att ta fram underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda konventionen och föreslå de författningsändringar som behövs eller som bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Uppdraget redovisades i departementspromemorian Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16). Promemorian har remissbehandlats.

Lagrådet har yttrat sig över förslagen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och lagförslagen i bilaga 2.

I betänkandet behandlar utskottet tre motionsyrkanden som har väckts med anledning av propositionen.

Motionsförslagen finns i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Skärpt ansvar för fartygsvrak

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner vrakkonventionen och antar regeringens lagförslag.

Propositionen

Ansvar för fartygsvrak

Regeringen anför i propositionen att ett fartyg som går på grund eller sjunker inte sällan medför en risk för skador på annan egendom eller på miljön. Fartyget kan ligga i vägen för annan sjöfart och utgöra en kollisionsrisk. Dessutom kan drivmedel eller farliga ämnen i fartygets last orsaka betydande skador om de läcker ut. Ett fartygsvrak som blir liggande kan också få andra negativa följder. Vraket kan t.ex. hindra fiske eller hämma turismen i området.

Redan enligt gällande rätt har det allmänna och personer som svarar för fartygets drift ett ansvar för att komma till rätta med de risker som ett förlist fartyg medför. I flera fall har fartygsägaren eller redaren också en skyldighet att betala ersättning för kostnader för de åtgärder som vidtas med fartyget eller för skador som fartyget orsakar.

Vrakkonventionen

Vrakkonventionen reglerar ansvaret för fartygsvrak som har uppkommit efter en olycka till sjöss. Benämningen på konventionen är enligt regeringen något missvisande eftersom den – så som konventionen måste förstås – föreskriver ett ansvar för att avlägsna den fara som ett vrak medför. En annan sak är att ett fysiskt avlägsnande av vraket i många fall kan vara nödvändigt för att komma till rätta med faran. Konventionen reglerar enbart ansvaret för att vidta åtgärder med anledning av vraket samt fartygsägarens kostnadsansvar för åtgärderna. Den reglerar alltså inte skyldigheten att ersätta eventuella skador som vraket orsakar.

Sveriges tillträde till vrakkonventionen och konventionens införlivande med svensk rätt

Regeringen anför i propositionen att konsekvenserna för sjöfarten och miljön kan bli betydande när ett fartyg förliser. Ett fartyg som blir liggande kan innebära en fara för annan sjöfart, och om det ligger på fel ställe kan det begränsa framkomligheten. Fartyg för också ofta med sig ämnen som kan orsaka stor skada om de läcker ut. I vissa fall kan vraket i sig innebära en

miljöfara eller störa den verksamhet som bedrivs i området. Regeringen anser att det mot den bakgrunden är viktigt att det finns effektiva medel för att kunna ingripa när ett fartyg går på grund eller sjunker.

Genom vrakkonventionen stärks enligt regeringen det allmännas befogenheter att ingripa mot fartygsvrak som hotar sjöfarten eller miljön. Konventionen klargör vidare att det är fartygets ägare som i första hand bär ansvaret för att vraket eller den fara som vraket medför avlägsnas samt att ägaren också ansvarar för de kostnader som åtgärderna medför. Genom kravet på obligatorisk försäkring säkerställs också att ekonomiska medel finns tillgängliga för ett ingripande. Sammantaget anser regeringen att konventionen leder till att risken för att fartygsvrak blir liggande minskar, och därmed stärks skyddet för såväl sjöfarten som miljön.

Det skärpta ansvaret för fartygsägarna kan anses utgöra en belastning för sjöfarten. Redan i dag vilar emellertid ansvaret för att komma till rätta med fartygsvrak i de allra flesta fallen ändå på fartygsägarna. Ur ett internationellt perspektiv är konventionen ett betydelsefullt tillskott eftersom den innebär att konventionsstaterna åtar sig ett större ansvar för fartygsvrak på deras områden och när det gäller fartyg som för deras flagg, och det är angeläget att Sverige inte ställer sig utanför det internationella samarbetet.

Regeringen anser att övervägande skäl talar för att Sverige bör tillträda vrakkonventionen.

En konvention som Sverige tillträder blir inte enbart genom tillträdet en del av svensk rätt. Bestämmelserna i konventionen måste på något sätt införlivas med svensk rätt för att bli tillämpliga. Vrakkonventionen kompletterar de ansvarskonventioner som har tagits fram av IMO och som Sverige har tillträtt, framför allt de konventioner som reglerar ansvaret för skador vid oljeföroreningar från fartyg. Dessa konventioner har införlivats med svensk rätt genom bestämmelser i sjölagen. Även om vrakkonventionen reglerar andra aspekter av fartygsägarens ansvar i samband med sjöolyckor än ansvaret för skador har konventionens bestämmelser i flera avseenden en förebild i oljeskadekonventionerna. Enligt regeringen framstår det mot den bakgrunden som naturligt att bestämmelserna i vrakkonventionen – på motsvarande sätt som när det gäller oljeskadekonventionerna – omarbetas till svensk författningstext och förs in i sjölagen.

Bestämmelsernas tillämpningsområde

Regeringen anför i propositionen att med vrak avses enligt vrakkonventionen ett fartyg som efter en sjöolycka har sjunkit eller strandat. Vrak i konventionens mening omfattar också föremål som har fallit över bord från ett sådant fartyg eller som i annat fall har kommit bort från ett fartyg (lost at sea) om föremålet i sig har strandat, sjunkit eller är på drift. Vidare anses också ett fartyg som riskerar att sjunka eller stranda utgöra ett vrak under förutsättning att inte effektiva räddningsinsatser redan pågår (artikel 1.4). Med fartyg avses alla slags farkoster som kan användas till sjöss med undantag för flytande

plattformar när dessa finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar (artikel 1.2).

Enligt regeringens bedömning bör de svenska bestämmelserna tillämpas på samma slags föremål som omfattas av vrakkonventionens definition av vrak. Det innebär att bestämmelserna kommer att vara tillämpliga på fler typer av föremål än vad som vanligtvis avses med vrak i normalt språkbruk. Inte bara vrak efter fartyg kommer att omfattas utan också vissa föremål och dessutom vrak efter andra slags farkoster eller anordningar, t.ex. flytande plattformar.

Eftersom tillämpningen av vrakkonventionen inte är begränsad till vissa slags fartyg omfattas i princip också fritidsfartyg. Däremot är det en förutsättning att vraket i fråga utgör en fara i konventionens mening för att det ska finnas en skyldighet att avlägsna det eller att vidta någon annan åtgärd för att undanröja faran. Att ett fartygsvrak anses skräpa ned omgivningen är alltså normalt inte i sig tillräckligt för en tillämpning av den föreslagna regleringen. Regelverket kommer inte heller att kunna tillämpas retroaktivt på redan inträffade sjöolyckor. Regeringen anför att den inte inom ramen för detta ärende har underlag för att överväga utformningen av ett regelverk som har ett mer omfattande tillämpningsområde än vrakkonventionen, men att regeringen kan återkomma till frågan i ett annat sammanhang.

Vrakkonventionen är tillämplig på vrak som uppkommer inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon. Vrakkonventionen lämnar utrymme för konventionsstaterna att utsträcka tillämpningen av bestämmelserna till statens territorialhav och övrigt sjöterritorium (artikel 3.2). Ett vrak i territorialhavet eller på annat sjöterritorium medför ofta ett större hot mot sjösäkerheten än ett vrak inom den exklusiva ekonomiska zonen. Det kan också innebära ett mer akut hot för miljön vid den svenska kusten. Som konstateras i promemorian framstår det inte som rimligt att införa ett omfattande regelverk som endast avser hanteringen av vrak i den ekonomiska zonen. Regeringen anser därför att tillämpningsområdet för vrakkonventionen bör utsträckas till Sveriges sjöterritorium, som består av inre vatten och territorialhavet.

Bestämmelserna bör enligt regeringens bedömning tillämpas på hela det svenska sjöterritoriet utan undantag. Detta innebär att en större del av fritidssjöfarten omfattas.

Lagförslagen i övrigt

Sjöfartsverket ska ha det huvudsakliga ansvaret för de åtgärder som konventionsstaterna ska vidta enligt vrakkonventionen. Om det inträffar en sjöolycka som resulterar i ett vrak, ska befälhavaren eller redaren utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket eller – om vraket finns i en annan stats konventionsområde – till en behörig myndighet i den staten.

När Sjöfartsverket får kännedom om ett vrak i Sverige eller inom den ekonomiska zonen, ska verket utan dröjsmål se till att varningar utfärdas om

vraket. Har Sjöfartsverket anledning att tro att vraket utgör en fara, ska det fastställas vrakets position. Om Sjöfartsverket bedömer att vraket utgör en fara, ska verket informera fartygsägaren och fartygets registreringsstat om detta och se till att vraket märks ut. Fartygets ägare ska inom den tidsfrist som bestäms av Sjöfartsverket avlägsna ett vrak som bedömts utgöra en fara eller vidta någon annan åtgärd för att undanröja faran. Om fartygsägaren underlåter att vidta nödvändiga åtgärder i rätt tid eller om ägaren inte kan nås, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket eller vidta någon annan åtgärd för att undanröja faran. Detsamma ska gälla om det behövs omedelbara åtgärder. Sjöfartsverket ska ha rätt att få tillträde till en fastighet för att avlägsna vraket eller vidta någon annan åtgärd för att undanröja faran. Sjöfartsverkets åtgärder ska stå i proportion till den fara som vraket medför.

Fartygets ägare ska ansvara för kostnader som är förenade med fastställandet av vrakets position och utmärkningen av vraket samt med avlägsnandet av vraket eller andra åtgärder för att undanröja den fara som vraket medför. Befrielse från kostnadsansvaret ska gälla i vissa undantagsfall.

Ägaren till ett fartyg med en bruttodräktighet av 300 eller mer ska vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller en annan betryggande säkerhet. Försäkringen ska täcka fartygsägarens kostnadsansvar för åtgärder med anledning av ett vrak intill den rätt till ansvarsbegränsning som följer av sjölagen (9 kap.). Redarens skyldighet att ha en försäkring ska begränsas i motsvarande utsträckning.

Försäkringsskyldigheten ska gälla ägare av svenska fartyg. Också ett utländskt fartyg ska ha en sådan skyldighet, om fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn eller tilläggsplats.

Lagändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Bestämmelserna ska inte tillämpas på sjöolyckor som har inträffat före ikraftträdandet.

Utskottets ställningstagande

Det har inte väckts några motioner som går emot att riksdagen nu godkänner vrakkonventionen och antar regerings lagförslag. Enligt utskottets mening ökar ett skärpt ansvar för fartygsvrak möjligheterna att få bort fartygsvrak från svenska vatten. Utskottet ser positivt på att regleringen kommer att omfatta alla slags fartyg och gälla hela det svenska sjöterritoriet, eftersom detta innebär att reglerna kommer att tillämpas på en större del av fritidssjöfarten.

Utskottet anser således att riksdagen av de skäl som anförs i propositionen bör godkänna vrakkonventionen och anta regeringens lagförslag.

Utskottet övergår nu till att behandla de motionsyrkanden som innehåller förslag om tillkännagivanden i frågor som anknyter till lagförslaget.

Lagstiftningens framtida utformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden med förslag om tillkännagivanden om ett utvidgat tillämpningsområde av regleringen för fartygsvrak. Utskottet hänvisar till innehållet i de lagändringar som utskottet har ställt sig bakom.

Jämför reservationen (C).

Motionen

I motion 2016/17:3741 av Ola Johansson m.fl. (C) begärs tillkännagivanden om att regeringen bör återkomma med ett lagförslag som innebär att den nu föreslagna regleringen även omfattar vrak från fritidsfartyg i fler områden än allmänna farleder och hamnar, samt vrak från fartyg som inte utgör en fara utan är att anse som skräp (yrkandena 1 och 2). Motionärerna föreslår även ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning avseende redan befintliga vrak i svenska vatten (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i detta betänkande ställt sig bakom regeringens förslag om att godkänna vrakkonventionen och anta ändringar i bl.a. sjölagen. I motionen föreslås bl.a. att regleringen ska omfatta vrak från fritidsfartyg i fler områden än allmänna farleder och hamnar. Utskottet kan konstatera att regleringen omfattar alla slags fartyg, inklusive fritidsfartyg, och att den gäller hela det svenska sjöterritoriet utan undantag.

När det gäller motionsförslagen om att lagstiftningen bör omfatta redan befintliga vrak och vrak som endast utgör skräp vill utskottet framhålla följande. I propositionen redovisar regeringen att den inte inom ramen för det aktuella lagstiftningsarbetet har underlag för att överväga utformningen av ett regelverk som har ett mer omfattande tillämpningsområde än vrakkonventionen. Regeringen aviserar dock att den kan återkomma till frågan vid ett senare tillfälle. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att föreslå något initiativ med anledning av motionen.

Med detta bör samtliga motionsyrkanden avslås.

Reservation

Lagstiftningens framtida utformning, punkt 2 (C)

av Ola Johansson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3741 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Jag välkomnar regeringens förslag om skärpt ansvar för fartygsvrak och har därför ställt mig bakom regeringens förslag, men anser att lagstiftningen inte ger en heltäckande lösning på de problem som finns.

Jag anser att det finns anledning för regeringen att fortsätta arbetet med att ta fram ett utvidgat nationellt regelverk för vrak. Som Sveriges Kommuner och Landsting samt Havs- och vattenmyndigheten påpekar behövs det regler även för andra vrak, exempelvis fritidsfartyg, som inte omfattas av de nya lagreglerna. Liksom Naturvårdsverket anser jag att vrak kan utgöra stora problem även utanför allmänna farleder och hamnar och att regelverket därför bör omfatta allt inlandsvatten.

Propositionen omfattar endast vrak som utgör en fara. Även vrak som inte utgör någon fara utan endast är att anse som skräp bör omfattas.

Propositionen hanterar inte heller redan befintliga vrak i svenska vatten. I flera delar av landet upplevs det som ett problem när ägare överger sina båtar i stället för att skrota eller ställa upp dem. Enligt Naturvårdsverket finns det i dag ca 17 000 vrak längs Sveriges kuster. Av dem har Sjöfartsverket klassat 300 som miljöfarliga, och av dessa har ett trettiotal bedömts utgöra en akut miljöfara. Enligt min mening bör även redan befintliga vrak omfattas av lagstiftningen.

Det får ankomma på regeringen att ta nödvändiga initiativ och återkomma till riksdagen med lagförslag.

Vad som anförts ovan bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak:

1. Riksdagen godkänner 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (avsnitt 6).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Följdmotionen

2016/17:3741 av Ola Johansson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta ett regelverk som omfattar vrak från fritidsfartyg i fler områden än allmänna farleder och hamnar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nedskräpning med övergivna fartyg och fritidsbåtar i vattenområden och hamnar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder mot redan sjunkna fartyg i svenska vatten och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i sjölagen
(1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)
dels att 7 kap. 1 och 2 a §§, 19 kap. 1 § och 20 kap. 14 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas ett nytt kapitel, 11 a kap., av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***7 kap.**1 §¹

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har redaren rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av *en redares* ansvar finns i 9–10 a och 13–15 kap.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av ansvar finns i 9–10 a, *11 a* och 13–15 kap.

2 a §²

Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med

Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 § *eller 11 a kap. 20 eller 21 §*. Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skade-

¹ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

² Senaste lydelse 2015:256 (jfr 2015:412).

olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

ståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

11 a kap. Om ansvar för vrak

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

vrak:

a) ett fartyg som till följd av en sjöolycka har sjunkit eller strandat, eller en del av ett sådant fartyg, inbegripet varje föremål som finns eller har funnits ombord på fartyget,

b) varje föremål som till följd av en sjöolycka har kommit bort från ett fartyg och som har sjunkit, strandat eller är på drift till sjöss, eller

c) ett fartyg som håller på att, eller rimligen kan förväntas, sjunka eller stranda till följd av en sjöolycka, om effektiva räddningsåtgärder inte redan pågår,

sjöolycka: *en sammanstötning mellan fartyg, en strandning eller en annan händelse vid sjöfart eller en händelse som inträffar ombord på eller utanför ett fartyg, om händelsen orsakar en skada på ett fartyg eller dess last eller framkallar ett omedelbart förestående hot om en sådan skada,*

fara: *varje förhållande som innebär eller kan innebära en risk eller ett hinder för sjöfart eller som rimligen kan förväntas leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater,*

berörda intressen: *en kuststats intressen som direkt påverkas eller*

hotas av ett vrak, såsom

a) verksamhet till sjöss vid kust, i hamn eller i flodmynning, inbegripet yrkesmässigt fiske,

b) turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i det berörda området,

c) kustbefolkningens hälsa och välbefinnandet i området, inbegripet bevarandet av levande marina tillgångar och djurliv, samt

d) byggnader, anläggningar eller anordningar utanför kusten och under vattnet,

ägare av fartyg: den som vid tidpunkten för sjöolyckan är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare,

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen), och

konventionsområde: en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon eller territorium där vrakkonventionen är tillämplig.

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som används till sjöss, med undantag för flytande plattformar när de finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar.

Tillämpningsområde

2 §

Detta kapitel tillämpas på vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon. I fråga om svenska fartyg tillämpas bestämmelserna om skyldigheter för fartygets ägare, redare och

befälhavare även på vrak i andra staters konventionsområden.

3 §

Detta kapitel tillämpas inte på örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

Kapitlet tillämpas inte heller i den utsträckning en tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

4 §

I den utsträckning åtgärder kan vidtas enligt 7 kap. 5 eller 9 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller bestämelseerna om räddningstjänst i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor tillämpas inte 7–14 och 16–19 §§.

5 §

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Rapporteringskyldighet

6 §

Befälhavaren för ett fartyg som har varit inblandat i en sjöolycka som har orsakat ett vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon ska utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket, om inte befälhavaren

är skyldig att lämna rapport om olyckan enligt 6 kap. 14 §.

Om vraket finns i en annan stats konventionsområde, ska rapporteringen ske till behörig myndighet i den staten. Det gäller även om olyckan ska rapporteras enligt 6 kap. 14 §.

Om befälhavaren låter bli att rapportera olyckan enligt denna paragraf, svarar redaren för rapporteringen.

Åtgärder med anledning av ett vrak

Varning om och lokalisering av vrak

7 §

När Sjöfartsverket får kännedom om ett vrak, ska verket utan dröjsmål varna sjöfarare och berörda stater om vraket.

Om det finns anledning att anta att vraket utgör en fara, ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att fastställa vrakets position.

Fastställande av fara

8 §

Sjöfartsverket ska fastställa om ett vrak utgör en fara.

Utmärkning av vrak

9 §

Om ett vrak utgör en fara, ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att märka ut vraket.

Underrättelser om vrak

10 §

Om ett vrak utgör en fara, ska Sjöfartsverket utan dröjsmål underrätta fartygets ägare om detta. Är det fråga om ett utländskt fartyg, ska även den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat underrättas.

Sjöfartsverket ska bestämma en

rimlig tidsfrist inom vilken fartygets ägare ska avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Sjöfartsverket ska skriftligen underrätta ägaren om detta.

Avlägsnande och annan åtgärd för att undanröja fara

11 §

Fartygets ägare ska avlägsna ett vrak som utgör en fara eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran inom den tidsfrist som har bestämts av Sjöfartsverket enligt 10 § andra stycket eller, om vraket finns i en annan stats konventionsområde, av behörig myndighet i den staten.

För vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon får Sjöfartsverket uppställa villkor för ägarens åtgärder eller ingripa i åtgärderna, om det behövs för att säkerställa att tillräckliga åtgärder för att undanröja faran vidtas eller att tillräcklig hänsyn tas till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön.

12 §

Om ett vrak som finns i Sverige eller dess ekonomiska zon utgör en fara, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran, om

- 1. fartygets ägare inte har undanröjt faran inom den tidsfrist som har bestämts av Sjöfartsverket enligt 10 § andra stycket,*
- 2. fartygets ägare inte kan nås, eller*
- 3. det behövs omedelbar åtgärd.*

13 §

Sjöfartsverkets åtgärder och uppställda villkor för fartygsägarens åtgärder enligt 11 § andra stycket och 12 § ska stå i proportion till den fara som vraket

medför.

14 §

I fråga om tillträde till en fastighet för Sjöfartsverkets åtgärder enligt 11 § andra stycket och 12 § tillämpas 28 kap. 1, 6 och 8 §§ och 31 kap. 10 § miljöbalken, i den utsträckning åtgärden är nödvändig för att avlägsna vraket eller på annat sätt undanröja faran.

Bemyndigande m.m.

15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rapporteringsskyldighet och om avlägsnande av vrak och andra åtgärder för att undanröja faran.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om utfärdande av varningar, fastställande av vrakets position, fastställande av fara och utmärkning.

Kostnader

Ansvar för kostnader

16 §

Fartygets ägare ska ansvara för kostnader för sådana åtgärder för fastställandet av vrakets position och utmärkningen av vraket som avses i 7 § andra stycket respektive 9 § samt för vrakets avlägsnande och andra åtgärder som avses i 11 och 12 §§.

Ägaren är dock fri från ansvar, om denne visar att sjöolyckan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

17 §

Ett anspråk på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i detta kapitel inskränker inte ägarens rätt att återkräva utgiven ersättning från tredje man.

Ansvarsbegränsning

18 §

I fråga om rätten för fartygets ägare att begränsa sitt ansvar gäller 9 kap.

Preskription

19 §

Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket finns i 19 kap. 1 §.

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

20 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som

avses i första stycket ska godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

21 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet av minst 300 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Avgift vid certifiering

22 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

Krav mot försäkringsgivaren

23 §

En försäkring som avses i 20 eller 21 § ska för den som är berättigad till ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar enligt 16 § andra stycket eller om denne själv har vållat sjöolyckan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än fartygets ägare åberopa omständigheter som hade kunnat åberopas mot ägaren.

24 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot dennes ansvar för kostnader som avses i 16 § första stycket eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

25 §

Det som sägs i 23 och 24 §§ tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 20 eller 21 §.

Åsidosättande av försäkringsskyldigheten m.m.

26 §

Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.

19 kap.

1 §³

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. en fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. en fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. en fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. en fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på denne enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. en fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från

³ Senaste lydelse 2015:256 (jfr 2015:412).

dagen för den första av dessa.

dagen för den första av dessa,

10. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispaschör, anses talan om fordringen väckt.

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 35 § andra och tredje styckena finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passengers rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

20 kap.**14 §⁴**

En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 *eller* 10 a kap. om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10 *eller* 10 a kap. inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § *eller i* 10 a kap. 11 eller 12 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a *eller* 11 a kap. om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a *eller* 11 a kap. inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 §, 10 a kap. 11 eller 12 § *eller i 11 a kap. 20 eller 21 §* inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Lagen tillämpas inte på sjöolyckor som har inträffat före ikraftträdandet.

⁴ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 11 a kap. 5 § sjölagen (1994:1009) i stället för lydelsen enligt lagen (2017:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 2.1

Föreslagen lydelse

11 a kap.

5 §

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller radiologisk skada enligt lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

**7 kap.
6 §²**

Om försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10 eller 10 a kap. sjölagen (1994:1009) inte har fullgjorts beträffande ett visst fartyg, får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta om

Om ett fartyg ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt 10, 10 a eller 11 a kap. sjölagen (1994:1009), får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta om

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,
2. förbud mot fartygets vidare resa, om det är fråga om ett svenskt fartyg.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

² Senaste lydelse 2013:327 (jfr 2013:542).