

JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Ulrica Alvestrand

En vraklagstiftning på djupt vatten?

*Om den oidentifierade ägarens ansvar vid miljöfarliga vrak och
Vrakborttagningskonventionens eventuella påverkan på det svenska
rättsläget*

JURM01 Examensarbete

Examensarbete på juristprogrammet
30 högskolepoäng

Handledare: Olena Bokareva

Termin för examen: HT2015

Innehåll

SUMMARY	1
SAMMANFATTNING	2
FÖRORD	3
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte och problemformulering	7
1.3 Metod och material	8
1.4 Avgränsning	10
1.5 Terminologi	10
1.5.1 Fartyg	11
1.5.2 Vrak	12
1.5.3 Miljöfarliga ämnen	13
1.5.4 Miljöskador	14
1.6 Disposition	14
2 DET INTERNATIONELLA FARTYGS- OCH VRAKANSVARET¹⁵	
2.1 Inledning och bakgrund	15
2.2 De maritima zonerna	18
2.2.1 Baslinjer och inre vatten	18
2.2.2 Territorialhavet	18
2.2.3 Kontinentalsockeln	19
2.2.4 Ekonomiska zonen och det fria havet	19
2.3 Internationella havs- och sjörettskonventioner	20
2.3.1 Havsrättskonventionen	20
2.3.2 Ansvarighets- och fondkonventionen	22
2.3.3 MARPOL	24
2.3.4 HNS-konventionen	25
2.3.5 Bunkerkonventionen	26
2.3.6 Slutsatser	26
2.4 Miljöansvarsdirektivet	27
2.5 Vrakborttagningskonventionen	28
2.5.1 Inledning och bakgrund	28
2.5.2 Tillämpningsområdet	30

2.5.3	Konventionens struktur	32
2.5.4	Konventionens karaktärsdrag	33
2.5.5	Kritik mot konventionen	34
2.5.6	Utredning om en eventuell ratificering	35
3	VRAKANSVARET I SVENSKA SJÖRÄTTSLIGA REGLER	36
3.1	Inledning och bakgrund	36
3.2	Vrak och dess ägare	37
3.3	Vem äger fartyg och vrak?	37
3.4	Kan ett vrak bli ägarlöst?	38
3.5	Vraket i förhållande till försäkringsgivaren	40
3.6	Ansvar enligt sjölagen	41
3.6.1	Inledning och bakgrund	41
3.6.2	Redar- och ägaransvaret	43
3.6.3	Oljeskadeansvarets omfattning och begränsning	44
3.6.3.1	Konventionsbaserat ansvar	45
3.6.3.2	Icke-konventionsbaserat ansvar	46
3.6.4	Bärgning	47
3.6.5	Preskription	47
3.7	Initiativ för klargörande av vrakansvar	48
3.7.1	1975 års lagförslag	48
3.7.2	Frågan om ansvar för övergivna vrak	49
3.7.3	Regeringens initiativ för klargörande	50
3.7.3.1	Hinderfallet	51
3.7.3.2	Miljöfallet	51
3.7.3.3	Ansvariga myndigheter	52
4	VRAKANSVARET I SVENSKA MILJÖRÄTTSLIGA REGLER	54
4.1	Inledning och bakgrund	54
4.2	Miljöfarliga konsekvenser av vrak och dess åtgärder	55
4.2.1	Oljeomfattningen i Sverige	55
4.2.2	Oljans påverkning på den marina miljön	56
4.2.3	Korroderande vrak	57
4.3	De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken	58
4.4	Miljöfarlig verksamhet	59
4.5	Efterbehandlingsansvar	60
4.5.1	Förening- och förvaringsfallen	60
4.5.2	Ansvar vid efterbehandling	63
4.5.3	Preskription	64
4.6	Ansvar vid konkurser	64
4.7	Förlista fartyg före år 1969	65

5 ANALYS OCH SLUTSATSER	66
5.1 Inledning och bakgrund	66
5.2 Sammanfattning <i>de lege lata</i>	67
5.2.1 Vrakansvaret vid miljöskador och en uttömmande lagstiftning	67
5.2.2 Vem ska betala notan för tömning och sanering?	70
5.3 Diskussion <i>de lege ferenda</i>	72
5.3.1 Vrakborttagningskonventionens eventuella påverkan på svensk rätt	72
5.3.2 Sammanfattning <i>de lege ferenda</i>	74
5.4 Avslutande kommentarer	75
BILAGA A	76
BILAGA B	77
BILAGA C	78
BILAGA D	79
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	80
RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	89

Summary

Currently, between 2,5 and 20 million tons of oil are found in shipwrecks around the world. For thousands of years, commercial sea transport has dominated the seas. However, it was not until the industrial revolution in the 19th century that oil started being used extensively. Within commercial sea transport, the shipping of environmentally hazardous substances is not uncommon. About half a million tons of oil are transported by the Swedish coastline every day.

In Sweden, it is normally rather easy to identify the owner of a shipwreck. In cases where the owner can be identified, the owner or the representative may nevertheless be impossible to find. The responsibility and liability of shipwrecks, including liability for payment of shipwreck measures, are primarily connected to the shipwreck owner. With this in mind, it may be difficult, or in some cases even impossible, to get paid for these measures. The Achilles' heel of shipwreck law is therefore when an owner of a hazardous shipwreck cannot be identified or found, and in the end is able to pay. Even though a new Convention on the Removal of Wrecks was adopted in 2007 and entered into force on April the 14th 2015, there is no comprehensive legislation in this area today. Several reports have shown that the legal situation is unclear. The purpose of the Convention is to try to harmonize shipwreck law and promote the expeditious removal of shipwrecks. Despite several positive studies and reports on a future ratification of the Convention, Sweden has not yet ratified it.

This work aims to analyze and describe the international and national Swedish legal position in regards to the liability of hazardous shipwrecks. Furthermore, the purpose is to analyze the impact that a possible ratification of the Convention on the Removal of Wrecks would have on Swedish legislation.

Although the eyes of the world today are focused on what kind of changes can be made for our climate, in the field of shipwrecks there is much more to be done. Regarding responsibilities for environmentally hazardous shipwrecks it is desirable to have a clear and coherent legislation. As a rule, the owner of a shipwreck is responsible for actions placed upon him. In case the owner does not undertake measures that he is obliged to carry out under international or Swedish national law, the responsibility lies with the state or local government through analogies of law, practice, doctrine and customary law. The consequences of this and the ambiguities regarding liability can entail great risks for different ecosystems for generations to come. The conclusions of recent investigations and reports point to a Swedish ratification of the Wreck Removal Convention in the near future. I agree with the conclusions drawn in these investigations and reports. In my point of view, this ratification would increase the safety of Swedish waters.

Sammanfattning

Uppskattningsvis ligger idag mellan 2,5 till 20 miljoner ton olja i vrak runt världens kuster. Under tusentals år har den kommersiella sjöfarten dominerat haven. Det var dock inte förrän industrialiseringen på 1800-talet som olja började användas i allt större utsträckning. I den kommersiella sjöfarten är frakt av miljöfarliga ämnen inte något ovanligt, varje dag skeppas cirka en halv miljon ton olja förbi Sveriges kuster.

I Sverige är det, generellt sett, lätt att identifiera ägaren till ett vrak. I de fall en identifiering av ägaren kan göras, kan ägaren eller dess företrädare trots allt ibland vara omöjliga att hitta. Då vrakansvaret, inklusive betalningsansvaret för vrakåtgärder, tillkommer ägaren av vraket kan det ibland, med utgångspunkt i nyss nämnda, vara svårt eller till och med omöjligt att få betalt. Vrakrättens akilleshäla är således situationen då en ägare till ett miljöfarligt vrak inte går att identifieras eller hittas samt i slutändan är i stånd att betala. Idag finns ingen uttömmande lagstiftning på området och ett flertal rapporter har visat att rättsläget är oklart. Detta till trots att det år 2007 antogs en ny internationell konvention rörande vrakborttagning av IMO, den så kallade Vrakborttagningskonventionen. Konventionen har till syfte att försöka harmonisera vrakrätten och främja ett skyndsamt borttagande av vrak. Konventionen trädde i kraft den 14 april 2015. Trots ett flertal positiva utredningar och rapporter om en svensk ratificering av konventionen har detta inte ännu skett.

Arbetet syftar till att analysera och redogöra för det internationella och nationella svenska rättsläget som ligger till grund för ansvaret vid miljöfarliga vrak. Vidare är syftet att analysera vilken påverkan Vrakborttagningskonventionen kan ha på vårt svenska rättsläge efter en eventuell ratificering av konventionen.

Trots att världens ögon idag är inriktade på vilka förändringar som kan göras för vårt klimat är det på vrakrättens område mycket som återstår. En enhetlig och tydlig lagstiftning är eftersträvansvärd när det rör ansvar för miljöfarliga vrak. Vrakägaren är som huvudregel ansvarig för de åtgärder som åligger denne. I de fall ägaren inte vidtar åtgärder som denne är skyldig att utföra enligt internationell eller svensk nationell lag, har ansvaret kanaliserats genom analogier av lagstiftning, praxis, doktrin och sedvänja till stat och kommun. Konsekvenserna av detta och deras oklara ansvarighetsområden kan medföra stora risker för olika ekosystem generationer framöver. Nyligen framförda utredningar och rapporter förordar en ratificering av Vrakborttagningskonventionen. Jag ansluter mig till dessa slutsatser. Min mening är att säkerheten i våra svenska vatten på så sätt ökas.

Förord

Titta runt omkring dig. Det är de här människorna du kommer att spendera de nästkommande 4,5 åren med. Det är personen till vänster om dig som kommer att bli din bästa vän för resten av ditt liv och det är personen till höger om dig som kommer att bli din framtida make.

Meningarna har ekat i mitt huvud sedan den där kalla januaridagen 2011. Min första dag på juristprogrammet och min första dag på resten av mitt liv. Man kan väl säga att läraren i alla fall delvis hade rätt.

Den 2 maj 2013 är en dag som kom att förändra min studietid fullständigt. Det var dagen då jag för första gången klev in på Kontoret och mötte de mest fantastiska kollegorna man kan tänka sig. Något jag har gjort varje dag sedan dess. Trots att Kontoret ligger på Juridicum, en byggnad som har bidragit till så mycket ångest och stress, är det samtidigt en plats som alltid givit mig enorma mängder skratt, skvaller och uppmuntran. Att inte förglömma är även Kontorets egenskap som Jerkers egen rastplats. Vi är ett gäng Nätisar som alltid hjälper varandra och jag är så fantastiskt tacksam för det och allt annat som ni givit mig.

Främst av allt vill jag ändå tacka min stora underbara familj. Utan ert stöd och uppmuntran hade dessa fem år aldrig innehållit så mycket kärlek och ICA-checkar. Jag vill ge ett extra stort tack till min kära pappa, som med pennan i högsta hugg hjälpt mig med värdefull korrekturläsning genom åren. Apropå tryckfelsnissar vill jag även rikta ett ytterligare tack till Jerker, Hanna och Hanna för hjälp med korrekturläsning av denna uppsats.

Trots att jag inte kommer att gifta mig med personen som satt till höger om mig där i Pufendorf (eftersom jag inte ens kommer ihåg vem det var) så har jag fått vänner för livet. Några av dessa känner jag behöver få ett extra tack och en bamsekram. Detta för att ni alltid har funnits där under dessa år. Linda, Sara, Lejla och Issa – tack! Som om det inte vore nog har Simon, Hanna och Višnja bjudit på en uppsatsgrupp i världsklass denna höst. Tack för alla givande och icke givande diskussioner. Jag känner mig beredd att föra en lång diskussion om förord nu Simon. Slutligen vill jag rikta ett särskilt tack till min handledare Olena Bokareva för oerhört värdefulla tips, idéer och material.

När jag nu närmar mig slutet av denna sida inser jag att jag verkligen inte vill lämna det här Kontoret. Men till slut så måste jag. Annars kommer Hampus slänga ut mig.

Nu ska jag dricka drinkar på Mat & Destillat.

Kontoret, Lund, den 7 januari 2016
Ulrica Alvestrand

Förkortningar

Ansvarighetskonventionen	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 2003
Bunkerkonventionen	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001
Begränsningskonventionen	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
Bärgningskonventionen	International Convention On Salvage, 1989
DS	Departementspromemoria
EU	Europeiska Unionen
FEUF	Treaty on the Functioning of the European Union
FN	Förenta Nationerna
HNS-konventionen	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996/2010
HD	Högsta domstolen
ILC	The International Law Commission
IMO	International Maritime Organization
LOSC	The Law of the Sea, 1958/1982
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/2005
MB	Miljöbalk (1998:808)
Miljöansvarsdirektivet	Directive 2004/35/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage.
ND	Noregs offentlege utgreiingar
NOU	Nordiske Domme i Sjøfartanliggender
Oljeskadefonden	The International Oil Pollution Compensation Funds, 1992
P&I	Protection and indemnity
Prop.	Proposition
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SkadestL	Skadeståndslag (1972:207)

SOU
UNCLOS

Vrakborttagningskonventionen

Statens offentliga utredningar
United Nations Convention on the
Law of the Sea, 1982
The Nairobi International
Convention on the Removal of
Wrecks, 2007

1 Inledning

1.1 Bakgrund

På havsbotten runt världens alla kustländer ligger ofantligt många vrak. Vraket är en konsekvens av grundstötningar, kollisioner, bombningar och dåligt byggda fartyg som efter dåligt väder är bortom all räddning. Sveriges havsmiljö har genom vår långa fredstid nästan helt varit förskonad från förlista krigsfartyg. Kommersiella fartyg har däremot seglat våra vatten i urminnes tider och har under de senaste hundra åren bara ökat i antal, antalet förlista fartyg likaså. Sedan 1800-talets industrialisering har fartygstransporterna med olja som last ökat drastiskt och detta har bidragit till en stor fara för miljön. Återkommande rapporter har uppmärksammat de enorma skador oljeutsläpp kan få för oss människor, vårt djurliv och vår miljö.¹ Trots den ökade påfrestningen på den kommersiella trafiken har Sverige förskonats från många och stora oljeläckage, än så länge.

Uppskattningsvis ligger mellan 2,5 till 20 miljoner ton olja i vrak runt världens kuster.² Trots att krigsfartygen rymmer allt från olja och ammunition till annat krigsmaterial och ses som tickande miljöbomber i och med deras risk för att snart rosta sönder, kommer jag inte att beröra detta problemområde specifikt. Att nysta i krigsvrakens ägare och det övergripande ansvaret över dessa kräver ett större utrymme än vad som ryms inom ramen för denna framställning. Som exempel kan belysas att det endast under andra världskriget sänktes drygt 8 000 fartyg, varav 10 % utgjordes av tankfartyg, vilket var det största antalet sänkta fartyg som världen någonsin skådat under en begränsad tidsperiod.³ Arbetet kommer istället att inrikta sig på den generella frågan kring oljefyllda kommersiella vrak liggandes i svenska vatten där någon fartygsägare inte kan identifieras och ansvaret därmed inte går att kanalisera till någon.

Förlisningen av den stora ”supertankern” *Torrey Canyon* år 1967 utanför Englands kust var ett startskott för den internationella och nationella lagstiftningsprocessen gällande skyddet för den marina miljön. Trots detta finns det, nu drygt 50 år senare, fortfarande inte någon heltäckande lagstiftning på området. Vid ett flertal tillfällen har vraklagstiftningen därför blivit kallad för bristfällig och oklar.⁴

¹ Se bland annat Evans (1998); Sjöfartsverket (2011); Sjöfartsverket (2014).

² Wignell (2015).

³ Monfils (2005), s. 2 ff.; Se Bild 1 och Bild 2 i Bilaga A.

⁴ Sjöfartsverket (2011), s. 34; Mer om *Torrey Canyon*-katastrofen kan läsas i avsnitt 2.1.

Akilleshälen på området är frågan kring vad som händer i de fall där en ägare inte kan identifieras eller hittas till ett vrak. Vanligast vid äldre förlista fartyg är att någon ägare inte kan identifieras. Detta händer dock även vid nyare vrak. Exempelvis kan rederikonkurser bidra till att någon ägare inte kan påträffas men även andra typer av situationer kan medföra att något ansvar inte kan kanaliseras till fartygsägaren för att denne inte är identifierad. Även om problematiken inte på allvar har uppmärksammats i modern tid gällande nya vrak är det av synnerligen stor vikt att ha en tydlig och effektiv lagstiftning på området.

Den 18 maj 2007 antog IMO en ny konvention beträffande vrak och vrakborttagning, den så kallade Vrakborttagningskonventionen.⁵ Konventionen har idag ratificerats av 25 stater och trädde i kraft den 14 april 2015.⁶ Än så länge har Sverige inte valt att ratificera konventionen. I ett flertal rapporter, senast i DS 2015:16 om avlägsnande av vrak, har dock tongångarna pekat på att vi går en sådan framtid till mötes. Med denna bakgrund kan det därför vara av intresse att undersöka huruvida vår svenska nationella rätt kommer att påverkas av en sådan ratificering.

Uppfattningen om att lagstiftningen är bristfällig har varit bakgrunden till 2000-talets påbörjade vrakinformationssamling samt den kartläggning som gjorts av de vrak våra svenska vatten rymmer. Regeringen har vid ett par tillfällen givit bland annat Statskontoret och Sjöfartsverket i uppdrag att genomföra omfattande insamlingsarbete för att ta reda på hur det ser ut på våra havsbottnar och vilken miljöpåverkan det kan ha för oss, igår, idag och imorgon.

1.2 Syfte och problemformulering

Ett första syfte med denna framställning är att analysera och konkretisera det rättsläge som idag ligger till grund för ansvaret vid miljöfarliga fartygsvrak i svenska vatten där en ägare inte kan identifieras.

Ett andra syfte är att redogöra för en jämförande bild av ansvaret för miljöfarliga fartygsvrak innan och efter att Vrakborttagningskonventionen eventuellt trätt i kraft i Sverige.

Till stöd för uppfyllandet av framställningens syfte har fyra centrala frågeställningar utarbetats:

⁵ Eng: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

⁶ IMO om Vrakborttagningskonventionen.

- Vem bär ansvar för miljöskador från vrak i svenska vatten?
- Är den internationella och nationella lagstiftningen på området uttömmande?
- Vem bär ansvar för betalning av oljetömning och sanering ur vrak där ägaren inte kan identifieras eller hittas?
- Vad har Vrakborttagningskonventionen för påverkan på det nuvarande och framtida rättsläget i Sverige?

1.3 Metod och material

Den rättsdogmatiska metoden får anses vara den klassiska rättsvetenskapliga metoden. Ordet ”dogmatik”, som enligt Svenska akademiens ordlista förklaras som en ”systematisk troslära”, används idag inte helt utan kritiska associationer i diverse examensuppsatser och avhandlingar. Jareborg menar att den kortaste beskrivningen av ordet är en ”rekonstruktion av rättssystem” och vill även framhäva att en rättsdogmatisk metod likaså kan innebära en ”vetenskaplig rekonstruktion av rättssystem” vilket främst rör ”gällande rätt”.⁷ Sandgren hävdar att ordet är förenat med en föreställning att det finns ”en förborgad sanning och att någon som är ofelbar har auktoritet att uppenbara denna”.⁸

Sanningen, som Sandgren framhåller, kan självklart ta sig till uttryck annorlunda för olika människor. Den uppfattning som varje människa får genom en rättskälla eller ett problem och det material som finns att tillgå bidrar i sig till en viss tolkning. Det är sedan de tolkningar som stöds av flesta människor som blir den ledande doktrinen på området. Dock bör inte de tolkningar som får minst stöd anses som mindre sanna, i dessa författares ögon är det fortfarande deras åsikt eller tolkning som gäller. De har båda använt sig av en rättslig analys men kommit fram till olika resultat. Hade det funnits en absolut sanning inom juridiken hade det heller inte funnits olika ståndpunkter och olika läger.⁹

Enligt Sandgren handlar en stor del av rättsdogmatiken om att tolka och systematisera. Han anser att rättskällevärdet inte utgör en bestämd ram och lyfter fram att få delar föreställningen att det finns ett rätt svar på rättsvetenskapliga frågor, rättskällevärdet syftar snarare på att säkerställa en juridisk godtagbar argumentation. Att det inte finns ett rätt svar innebär att juristens uppgift är att försöka hitta en så välmotiverad lösning på det aktuella rättsvetenskapliga problemet som möjligt. Att säkerställa en godtagbar

⁷ Jareborg (2004), s. 4.

⁸ Sandgren (2005), s. 649 ff.

⁹ Ibid., s. 649 ff.

argumentation innebär att argumentationen är relativt fri, här kan rättskällanalysen kombineras med exempelvis politiska och etiska värderingar.¹⁰ Ovan förklarar tillvägagångssätt – som i allra högsta grad är kännetecknande för den metod som vanligtvis benämns som rättsdogmatisk – har i själva verket få gemensamma drag med dogmatiken. För att beskriva den metod som ligger till grund för denna framställning används därför inte begreppet rättsdogmatik, istället har jag valt att använda mig av begreppet *rättsanalytisk metod*.¹¹

Den *rättsanalytiska metoden* innebär att jag har beaktat och analyserat rättskällorna i syfte att fastställa gällande rätt och med utgångspunkt däri besvara aktuella problemformuleringar. För de delar av framställningen som behandlar nationell rätt kommer fastställandet att göras genom att med den rättsanalytiska metoden beakta de traditionella rättskällorna – lag, förarbeten, rättspraxis och doktrin – i enlighet med den hierarki som den svenska rättskällevärdet ställer upp.¹²

Många av de rättsregler relevanta för detta arbete, bygger på internationella konventioner vars syfte är att skapa uniforma rättsregler i de konventionsslutna staterna. Därför är det den *rättsanalytiska metoden* som även ligger till grund för de internationella delarna i framställningen.

Arbetets utredning kommer att inta ett *de lege lata*- och *de lege ferenda*-perspektiv. Till stor del kommer arbetet att löpande beskriva det nuvarande rättsläget tillsammans med glimtar av förslag om en förändring av reglerna. I den slutliga analysen kommer ytterligare förslag om en förändring av dessa att beskrivas.

För att underbygga min analys kring *de lege ferenda* har jag försökt använda mig av ett så brett underlag som möjligt. För den internationella rätten har jag främst studerat de viktigaste konventionerna som reglerar skyddet för den marina miljön med inriktning på den maritima verksamheten. När det kommer till den nationella rätten har jag främst använt mig av lag och lagförarbeten. Doktrin har också tillmätts stor betydelse tillsammans med rapporter från myndigheter, organisationer och företag.

¹⁰ Sandgren (2005), s. 649 ff.

¹¹ Den rättsanalytiska metoden är, till skillnad från den dogmatiska, mer inriktad på den fria argumentationen eller intrycken från samhällsutvecklingen. Den dogmatiska metoden leder tvärtom tanken till någonting som är strikt avgränsat, se Sandgren (2009), s. 125.

¹² Innebörden i ordet "rättskällevärdet" kan även det väcka osäkerhet, se Sandgren (2005), s. 649 ff.; Peczenik (1990), s. 131 f. och s. 141 ff. om de så kallade "auktoritetsskälerna".

1.4 Avgränsning

Mitt primära syfte med detta arbete är att fokusera på den svenska nationella rätten gällande vrak och hur den kan komma att påverkas av en eventuell ratificering av Vrakborttagningskonventionen. För att kunna uppfylla ändamålet krävs det även att den internationella rätten behandlas, då en diskussion kring den svenska rätten sett i ljuset av den internationella är betydelsefull. Möjlighet finns dock inte att uttömmade redogöra för alla de internationella regleringar som hänger samman med havs- och sjörrätten. Istället ligger fokus på de gällande internationella konventionerna som jag finner relevanta i detta sammanhang.¹³

EU-rätten kommer kort att behandlas genom 2004 års Miljöansvarsdirektiv i avsnitt 2.4. Likt den avgränsning som måste göras i den internationella rätten, som ovan förklarats, kan en uttömmade redogörelse för EU-rätten inte anses vara i linje med det syfte framställningen har.

Arbetet fokuserar primärt på vattnet runt Sveriges kuster. Problem vad det gäller vrak och vrakborttagningsansvaret har inte varit ett särskilt uppmärksammat ämne varför materialet är därför något begränsat. Detta gäller främst vrak omkring svenska vatten. De rapporter som delvis ligger till grund för min redogörelse vad gäller den svenska nationella rätten är upprättade med fokus på fartyg förlisade från 1900-talet och framåt, trots att mitt fokus främst ligger på yngre vrak kommer jag genomgående att ta upp information och diskussion gällande äldre förlisningar.

Jag kommer endast att kort nämna vrak som redan har börjat läcka ut olja. Mitt främsta fokus är istället att redogöra för ansvar när det kommer till vrak som ännu inte börjat läcka olja eller som ännu inte har orsakat en miljöskada. Jag har valt denna avgränsning då den största bristen i den internationella och den svenska nationella lagstiftningen rör vrak som ännu inte har utgjort någon miljöskada orsakad av ett läckage. Det vill säga vrak i behov av förebyggande åtgärder.

Framställningen kommer inte heller att redogöra för ansvaret rörande nöjesbåtar, passagerarfartyg eller andra sådana typer av fartyg.

1.5 Terminologi

Många av de ord och begrepp denna framställning kommer att behandla är vanligt förekommande i dagligt tal och jag kan tänka mig att ”alla” vet vad

¹³ Dessa konventioner behandlas nedan i avsnitt 2.3 och 2.5.

de i generella drag betyder. Det är dock inte nödvändigt att begreppen har samma innebörd i sjörättslig mening som i dagligt tal. Nedan följer därför ett antal begrepp som jag anser behöver ett förtydligande innan fortsatt läsning samt har betydelse för den fortsatta utredningen av den ansvarige för dessa.

1.5.1 Fartyg

Någon direkt och uttrycklig definition av begreppet *fartyg* saknas i svensk rätt. Sjölagen erbjuder, märkligt nog, inte mer än att ett fartyg ska tolkas vara ett samlingsbegrepp för båtar och skepp, där ett skepp är ett fartyg med minst 12 meter långt och 4 meter brett skrov.¹⁴

För att utreda vidare kring definitionen av ett fartyg kan vi i sjölagens motiv finna att ett fartyg ska tolkas vara ett sjötransportmedel eller redskap för annan verksamhet till sjöss samt att anordningen ska kunna manövreras. Viss ledning kan även hämtas från tysk doktrin där det framhålls att ett fartyg ska flyta på ett ihåligt skrov och inte på lätta material såsom en flotte. Dessa förklaringar finns tillsammans att hämta i tillbehörsreglerna till 3 § SjöL. Tiberg menar att fartygsbegreppet allmänt omfattar vanliga handelsfartyg, hjälpfartyg såsom bogserbåtar och isbrytare till nöjesfartyg.¹⁵

En av anledningarna till att en tydlig definition saknas i den svenska sjölagen kan vara att det oftast inte finns några oklarheter kring huruvida ett fartyg är ett fartyg. När tveksamheter uppstår kan det istället vara angeläget att gå till enskilda fall för att söka svar.¹⁶

Sett utifrån den rättspraxis som föreligger kan man fastställa att ett fartyg är något som (i) har en flytkonstruktion med ett ihåligt skrov och (ii) konstruktionen ska vara byggd för eller vara kapabel till att röra sig under eller på havsytan. Som exempel är en ubåt att ses som ett fartyg, men inte ett sjöplan vars egentliga syfte är att flyga i luften och inte på havsytan.¹⁷

Enligt Nationalencyklopedin började enklare fartyg att byggas redan ca 8 000 år före vår tideräkning, då handlade det främst om kanoter och liknande småbåtar. De första segelfartygen, skeppen, tillverkades i Egypten omkring 3 000 år före vår tideräkning. 1800-talets växande industrialisering hade en enorm påverkan på sjöfarten, under detta århundrade började de första fartygen med andra drivmedel än segel och åror att tillverkas. Ångfartygen

¹⁴ NE.se om fartyg.

¹⁵ Tiberg (1989), s. 1.

¹⁶ Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 44.

¹⁷ Ibid., s. 44.

blev standard, vilket senare under 1900-talet ersattes med motordrivna fartyg.¹⁸

För att ytterligare försöka definiera ordet fartyg kan vi leta vidare i den internationella rätten. Vrakborttagningskonventionen fastställer ordet fartyg till att vara en farkost av valfri typ som drivs eller har drivits i havsmiljö, detta inkluderar bland annat undervattensbåtar, flytande plattformar och bärplansbåtar.¹⁹

1.5.2 Vrak

Nationalencyklopedin definierar vrak såsom ett ”fartyg, fartygsdel eller annat större föremål som obemannat driver omkring på havet, ligger sjunket eller står strandat”.²⁰ I juridisk mening är definitionen inte helt klar. En i litteraturen förekommande definition är att vrak är att ses som ett fartyg vilket är tillräckligt förstört och inte tillräckligt värt att iordningsställa. I SOU 1975:81 nämns kort att ”ett fartyg som blir liggande övergivet förlorar så småningom karaktären av fartyg och övergår till vrak”²¹. Här finns ingen djupare diskussion kring definitionen av ordet då det klart framgår att en sådan är komplicerad och de har därför valt att gå vidare med en annan lösning.

I rättsfallet ND 1990 s. 8 om fartyget *Vinca Gorthon* framfördes en numera uppmärksammas tolkning av dispaschören²² som innebar att ur en försäkringsrättslig synvinkel var fartyget inte att ses som ett vrak trots att det blivit övergivet. Enligt dispaschören är ett fartyg inte ett vrak så länge fartyget är möjligt att bärga, oavsett om det är sjunket, strandat eller på drift.²³

I DS 2015:16 har det lagts fram ett förslag om en ändring och utvidgning av sjölagen. Förslaget innebär att ett nytt kapitel gällande ansvar för avlägsnande av vrak ska införas. Det nya kapitlet tar sin utgångspunkt i Vrakborttagningskonventionen. I 11a kap. 1 § 3 st. i den ”nya” sjölagen ges en definition på ordet vrak. Begreppet vrak betyder enligt denna lydelse att ett fartyg har varit med om en sjöolycka. Fartyget ska genom en sjöolycka ha:

- sjunkit,

¹⁸ NE.se om fartyg.

¹⁹ Artikel 1.2: “Ship” means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

²⁰ NE.se om vrak.

²¹ SOU 1975:81, s. 56.

²² En dispaschör är en person som utses av regeringen med uppdrag att göra haveriutredningar efter incidenter till sjöss, se www.dispaschor.se.

²³ ND 1990 s. 8, s. 15.

- strandat, eller
- hålla på att eller rimligen kan förväntas sjunka eller stranda.²⁴

Ytterligare ett sätt att försöka fastställa vad ordet vrak innebär kan, enligt svensk doktrin, vara att göra det motsatsvis, det vill säga när det enligt sjölagen inte är att ses som ett fartyg bör det konstateras vara ett vrak.²⁵

1.5.3 Miljöfarliga ämnen

Vad som kan räknas som ett farligt ämne är möjligtvis svårt att avgränsa och är beroende på var och hur det används. Utöver olja finns det ett flertal ämnen som är klassade som farliga. Dessa ämnen är inte biologiskt nedbrytbara, så fort de har nått havsytan finns det ingen möjlighet att få bort dem därifrån. Sådana ämnen är bland annat klorerade kolväten, polyklorerade bifenyler, tungmetaller och radioaktivt avfall.²⁶

Effekterna som ämnena har på den marina miljön och dess liv är olika, men generellt absorberas de av de marina organismerna och förs sedan vidare genom näringskedjan och påverkar tillväxt och reproduktionen framöver. På 1950-talet avled till exempel fyrtiotre personer medan ytterligare personer blev blinda, fick olika typer av muskeldomningar och hjärnskador efter att ha ätit kontaminerade fiskar.²⁷ Detta visar att stor försiktighet bör tas när det kommer till fartygsläckage av sådana ämnen.

Oljan är således inte det mest skadliga ämnet när det kommer till den marina miljöförstöringen. Ämnet är ett naturligt mineralämne som bryts ned av marina bakterier efter en tid. Trots det har råoljans konsekvenser på den marina miljön orsakat ett flertal stora katastrofer på växt- och djurlivet²⁸

För att motverka att oljan sprider sig i havet och orsakar svåra skador på liv och miljö går det relativt enkelt att lägga ut bommar i vattnet och ”skumma av” oljan från vattenytan eller separera oljan till mindre delar med hjälp av kemikalier. Dessa två åtgärder är dock inte helt vattentäta. För att åtgärden med att lägga ut bommar ska fungera krävs det att havet är lugnt och för den senare metoden finns det risk för att kemikalierna som ska dela upp den är minst lika giftiga som oljan i sig själv.²⁹

²⁴ DS 2015:16, s. 9 f.

²⁵ Tiberg (2004), s. 203.

²⁶ Churchill och Lowe (1999), s. 331.

²⁷ Ibid., s. 331.

²⁸ Ibid., s. 331.

²⁹ Ibid., s. 331.

Plast kan också många gånger definieras under begreppet farliga ämnen. Plast från land och fartyg som skräpar ner stränder och havsbotten är en stor fara för marina däggdjur och fåglar. Generellt kan sägas att det mest förorenade vattnet är kustvattnet och de öppna haven relativt rena, men föroreningarna skiljer sig ofta åt i både mängd och effekt från region till region, eller land till land.³⁰

1.5.4 Miljöskador

10 kap. MB omfattar två olika typer av miljöskador, föroreningskador och allvarliga miljöskador. En miljöskada definieras såsom en förorening av ett mark- eller vattenområde, grundvatten, en byggnad eller en anläggning som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.³¹ För att en miljöskada ska vara allvarlig krävs det att föroreningen är av sådan allvarlighet att den kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.³² Rekvisitet ”kan medföra” är uppfyllt så snart det föreligger en risk för skada eller olägenhet.³³

1.6 Disposition

Arbetet är indelat i fem kapitel. Framställningen i kapitel 2-4 är av ren deskriptiv karaktär. Dessa kapitel innehåller även korta redogörelser för mina egna åsikter för att på så vis minska steget mellan arbetets resultat och den avslutande analysen i kapitel 5.

Efter inledningen i kapitel 1 följer ett kapitel av internationell rätt. Detta kapitel innehåller en redogörelse för de konventioner som utifrån mina frågeställningar är de mest tillämpliga och intressanta för detta arbete, samt en förklaring av de maritima zoner som är grundläggande för förståelsen av hur havs- och sjörätten är uppbyggd.

Kapitel 3 och 4 undersöker vår svenska nationella rätt. Kapitel 3 skildrar vrakansvaret utifrån våra sjörättsliga regler medan kapitel 4 ägnas åt vrakansvaret utifrån våra miljörettsliga regler. Det avslutande kapitel 5 rymmer en analytisk del samt en diskussion *de lege ferenda*.

³⁰ Churchill och Lowe (1999), s. 331 f.

³¹ 10 kap. 1 § 1 st. MB.

³² 10 kap. 1 § 2 st. MB.

³³ Miljösamverkan, Västra Götaland, s. 1.

2 Det internationella fartygs- och vrakansvaret

2.1 Inledning och bakgrund

Sedan tusentals år har havet varit en internationell spelplan. Att använda sig av sjövägen har varit ett sätt för människor att transportera sig och skaffa ett utbyte av varor och tjänster. Sjörätten har därför alltid haft en internationell prägel då den varit skild från ländernas inhemska lagar och regler. Reglerna på havet har definierats genom två rättssystem: havsrätten och sjörätten.

Havsrätten behandlar hur havet och dess tillgångar får användas, medan sjörätten utgörs av regler som har en sjöfartsmässig prägel.³⁴ Havs- och sjörätten brukar ofta kallas partikularistisk då de på flera områden saknar motsvarighet i allmän juridik.³⁵

Under historien har olika uppfattningar kring havet och dess användning diskuterats. Utifrån detta har tre huvudsakliga principer utformats:

- *frihetsprincipen*,
- *suveränitetsprincipen*, och
- *principen om mänsklighetens gemensamma kulturarv*.³⁶

Historiskt sett har havsrätten i princip endast kretsat kring *frihets-* och *suveränitetsprinciperna*.³⁷

Frihetsprincipen ämnar säkerställa friheten att använda havet till olika typer av nyttjande. Sådana nyttjanden innefattar bland annat friheten att navigera till sjöss, flyga över det, lägga undervattensledningar och konstruera artificiella öar. *Suveränitetsprincipen* ämnar istället att skydda kuststaternas intressen och främja förlängningen av den nationella jurisdiktionen till att innefatta även en havsbaserad territorialisering.³⁸

Till en början var reglerna på sjön endast uppbyggda kring en viss sedvänja. Under årens lopp har detta senare utvecklats till att i princip endast regleras i

³⁴ Statskontoret (2008), s. 69.

³⁵ Tiberg, Schelin och Widlund (2015), s. 25.

³⁶ Tanaka (2015), s. 16 f.

³⁷ Ibid., s. 16 f.

³⁸ Ibid., s. 16 ff.

nationella och internationella lagar och konventioner.³⁹ Detta ställdes särskilt på sin spets under 1800-talets växande industrialisering och dess påverkan på sjöfarten. Sedvänjan var nu inte längre hållbar. De enskilda ländernas lagar och regler räckte helt enkelt inte till och med det växte en vilja att binda dem samman och bilda gemensamma konventioner. Tanken var att skapa en enhetlig reglering inom flera suveräna stater, eller åtminstone skapa en miniminivå av skydd för exempelvis miljön.⁴⁰

På internationellt vatten råder därför inte ett specifikt lands lag på samma sätt som på land, ansvarsfrågan lyder snarare under internationella konventioner. Dessa råder i sin tur på specifika maritima zoner.⁴¹ Konventioner uppkommer genom formella avtal mellan stater och/eller mellan organisationer, likt organisationen IMO.⁴² En konvention träder normalt inte i kraft förrän ett minimum antal stater har implementerat de krav ställda av konventionen i dess nationella lagstiftning.⁴³

I Sverige har vi ett dualistiskt synsätt på de internationella konventionerna. Detta innebär att en konvention inte per automatik blir gällande i vår nationella rätt utan det krävs en lagstiftning för genomslag. En sådan lagstiftning kan ske på olika sätt, ett exempel är *inkorporering*. Det innebär att det stiftas en lag som uttryckligen stadgar att konventionen ska gälla som lag i Sverige. Ett annat sätt är *transformering* vilket innebär en inarbetning av konventionsreglerna i befintlig eller i särskild lagstiftning.⁴⁴

Behovet och tillkomsten av en internationell reglering gällande skydd för den marina miljön uppmärksammades världen över i och med grundstötningen av tankfartyget *Torrey Canyon* som skedde utanför Cornwalls kust i England år 1967. Det liberianska tankfartyget hade lämnat Kuwait den 19 februari 1967 fullastad med olja på väg mot Milford Haven i västra Wales. Av någon anledning gick fartyget på grundet ”Pollard’s Rock” i västra Engelska kanalen. Genom denna grundstötning läckte fartygets ca 120 000 ton olja ut och spreds på en sträcka av omkring 200 km av Cornwalls kust och ca 80 km av den franska kusten, vilka förorenades svårt. Det tog djur- och växtlivet cirka tio år innan de hade återhämtat sig.⁴⁵

³⁹ Det var först år 1609 som det första omfattande arbetet utgavs med syftet att definiera havsrätten. Avhandlingen skrevs av den holländske juristen Hugo Grotius.

⁴⁰ Tiberger, Schelin och Widlund (2015), s. 25 f.

⁴¹ Se vidare nedan i avsnitt 2.2.

⁴² FN om konventioner (2015); Riksantikvarieämbetet (2015).

⁴³ FN om konventioner (2015); Riksantikvarieämbetet (2015).

⁴⁴ Ehrenkrona (2015), s. 781.

⁴⁵ Jacobsson (2015), s. 21.

Andra uppmärksammade olycksfartyg är *Amoco Cadiz*, *Exxon Valdez* och *Tsesis* vars grundstötningar resulterat i stora miljökatastrofer på både den marina miljön och miljön på land.⁴⁶

Efter *Torrey Canyon*-olyckan påbörjades ett omfattande arbete hos den internationella sjöfartsorganisationen IMO med att förändra det gällande regelverket som inte alls varit anpassat till nya fartygstyper. Den sjörättsliga regleringen hade tidigare alltid haft som utgångspunkt att fokusera på *användningen* av havet, efter olyckan flyttades istället fokus över på att *skydda* havet.⁴⁷

IMO:s arbete, tillsammans med liknande lagstiftnings- och utredningsarbete från FN och andra organisationer, har mynnat ut i ett flertal internationella överenskommelser som kommer att behandlas nedan. För att läsaren på bästa sätt ska kunna ta till sig de begränsningar som majoriteten av konventionerna gör, gällande dess tillämplighet i vissa zoner, är det av vikt att kort förklara de fysiska och juridiska områden som tas upp. Det är också av vikt att redogöra för vilka effekter dessa har på den internationella och nationella havs- och sjörätten.

De konventioner som i det följande kommer att beskrivas har inte någon direkt tillämpning på vrak utan behandlar istället regelverket kring fartyg i drift. Det är dock viktigt att diskutera dessa konventioner för att kunna förstå hur havs- och sjörätten är uppbyggd.

Sist i detta kapitel kommer ett avsnitt där jag beskriver den konvention som i dagens läge är den mest relevanta inom vrak och vrakborttagning. Konventionen antogs år 2007 genom en internationell konferens i Nairobi, Kenya.⁴⁸ Konventionen döptes till *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, konventionen kommer dock genomgående i detta arbete att benämnas såsom Vrakborttagningskonventionen.

På grund av de bristande rättsliga ramarna och regelverk som genomsyrar havs- och sjörätten är den nya konventionen av betydelsefull karaktär när det kommer till lagstiftningen rörande vrak och dess problematik i exempelvis den närliggande miljön. Trots detta är det viktigt att redogöra för de grundläggande bestämmelserna för att förhindra föroreningar från fartyg och vilka ansvarsbestämmelser som gäller på rättsområdet. Detta är av vikt då analogier av konventionerna ofta görs för att reglerna ska kunna bli tillämpliga i den gråzon vrakborttagningsrätten i stort svävar i.

⁴⁶ Evans (1998), s. 3 f.

⁴⁷ Tanaka (2015), s. 273.

⁴⁸ IMO om Vrakborttagningskonventionen.

Konventionsregleringarna har även fått ligga till grund och fått utgöra inspiration till utformningen av Vrakborttagningskonventionen.

2.2 De maritima zonerna

En grundläggande princip för havs- och sjörätten är att land dominerar hav. Det är den territoriella situationen på land som utgör utgångspunkten för hur de maritima rättigheterna ska regleras av kuststaten.

En kuststat har rätt att utveckla maritima zoner utanför det egna landområdet, stater som saknar kust har inte den möjligheten men de har däremot rätt att bruka internationella havsområden och färdas genom kuststaternas territorialhav.⁴⁹ För att på bästa sätt förstå de regler som gäller till havs är det av vikt att förstå hur de maritima zonerna är uppbyggda.⁵⁰

2.2.1 Baslinjer och inre vatten

Inre vatten är det havsområde som finns innanför de räta *baslinjerna*. En kuststats *baslinje* är central med utgångspunkt i att utifrån den beräknas territorialhavets bredd och för att bestämma de yttre avgränsningslinjerna för statens maritima zoner.⁵¹ De havsområden som befinner sig innanför det *inre vattnet* har kuststaten full suveränitet över. Bakgrunden är de äldre sedvanerättsliga och folkrättsliga reglerna om att inre vatten är juridiskt jämförbart med land.⁵²

2.2.2 Territorialhavet

En stats *territorialhav* får högst sträcka sig tolv nautiska mil ut från baslinjerna.⁵³ Tillsammans med det *inre vattnet* utgör *territorialhavet* en del av statens suveräna sjöterritorium vilket innebär att staten där har både lagstiftande och verkställande jurisdiktion.⁵⁴

I *territorialhavet* har utländska fartyg rätt till en oskadlig genomfart, något som kuststaten måste acceptera. En sådan genomfart får dock begränsas på grund av säkerhetsskäl. Kuststaten har även möjlighet att begränsa genomfarten i det *inre vattnet* detta genom exempelvis införandet av lotsplikt.⁵⁵

⁴⁹ SOU 2015:30, s. 51.

⁵⁰ Se Bild 3 i Bilaga B.

⁵¹ Se 4 § lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁵² SOU 2015:30, s. 53 f.

⁵³ 12 nautiska mil översätts till 22 224 meter.

⁵⁴ Se lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁵⁵ SOU 2015:30, s. 62; LOSC artikel 8(2) och 17.

Kuststaten har inom *territorialhavet* möjlighet att anta regler mot föroreningar från fartyg som även är bindande för utländska fartyg. Reglerna får dock inte ge ett mindre skydd eller vara oförenliga med regler som fastställts i internationella avtal.⁵⁶

2.2.3 Kontinentalsockeln

Kontinentalsockeln ses som en förlängning av kuststatens landterritorium. Denna zon omfattar havsbotten och dess underlag och är belägen utanför territorialhavet. *Kontinentalsockeln* sträcker sig normalt från territorialhavet till kontinentalrandens ytterkant eller till ett avstånd av två hundra nautiska mil⁵⁷ från baslinjerna.⁵⁸

Enligt Havsrättskonventionens artikel 77 har kuststaten suveräna rättigheter att utforska och utvinna naturtillgångarna i denna zon. Rättigheten är exklusiv vilket innebär att någon annan stat endast har rätt att bedriva sådan verksamhet med kuststatens uttryckliga medgivande.⁵⁹ Suveräniteten inverkar dock inte på överliggande vatten, det vill säga vatten ovanför havsbotten. Inte heller får utövandet av en kuststats rättigheter hindra eller på ett oberättigat vis inkräkta på sjöfarten eller andra rättigheter som en stat kan åtnjuta i enlighet med Havsrättskonventionen.⁶⁰

Sammanfattningsvis får en kuststat inte nationellt lagstifta om miljöfarliga vrak på *kontinentalsockeln*. En sådan lagstiftning ska istället genomföras inom det internationella samfundet.⁶¹

2.2.4 Ekonomiska zonen och det fria havet

I den *ekonomiska zonen* har staten exklusiva och suveräna rättigheter vad gäller bland annat utvinning och miljöskydd.⁶² I Sverige regleras den *ekonomiska zonen* i lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

⁵⁶ Özçayir (1998), s. 71 f.

⁵⁷ 200 nautiska mil översätts till 370 400 meter.

⁵⁸ Havsrättskonventionen artikel 76; Lag (1966:314) om kontinentalsockeln.

⁵⁹ Havsrättskonventionen artikel 77.2.

⁶⁰ Ibid. artikel 78.

⁶¹ Tiberg (2004), s. 202.

⁶² Den ekonomiska zonen får sträcka sig till högst två hundra nautiska mil från baslinjerna, vilket översätts till 370 400 meter.

Den *ekonomiska zonen* utgör internationellt vatten, men går inte så långt som till *det fria havet*.⁶³ *Det fria havet* avser de havsområden som inte ingår i någon stats *territorialhav* eller annan maritim zon.⁶⁴

På *det fria havet* gäller vissa grundläggande rättigheter, de så kallade fria havsrättigheterna. Enligt dessa regler får havet utnyttjas för sjöfart av alla nationer och ingen stat får lägga någon del i sin överhöghet.⁶⁵

Inom den *ekonomiska zonen* får kuststaten utforska, utnyttja, bevara och förvalta naturresurser på havsbotten och dess underlag samt i överliggande vatten.⁶⁶ Kuststaten har begränsade möjligheter att själva lagstifta kring skydd för den marina miljön inom denna zon. För att detta ska vara gällande måste reglerna uppfylla redan allmänt erkända internationella regler som fastställts av behörig internationell organisation eller i en allmän diplomatisk konferens.⁶⁷

Någon ensidig rätt finns således inte när det kommer till att reglera om åtgärder mot vrak inom denna zon.⁶⁸ En av anledningarna till att kuststaten har en begränsad jurisdiktion i området är att reglerna anses vara så pass tätt förknippade med regler kring sjöfarten vilket innebär en allt för stor begränsningsmöjlighet för kuststaterna.⁶⁹

I den *ekonomiska zonen* har även andra stater än kuststaten rättigheter och skyldigheter. Sådana stater har exempelvis rätt till sjöfart, rätt att lägga ut undervattensledningar samt rätten att använda havet på ett legitimt sätt.⁷⁰

2.3 Internationella havs- och sjörättskonventioner

2.3.1 Havsrättskonventionen

Havsrättskonventionen⁷¹ är tillsammans med MARPOL-konventionen⁷² den konvention som innehåller de grundläggande bestämmelserna för att

⁶³ SOU 2015:30, s. 200.

⁶⁴ Ibid., s. 63.

⁶⁵ SOU 2011:82, s. 84.

⁶⁶ Havsrättskonventionen artikel 56.

⁶⁷ Ibid. artikel 211.5.

⁶⁸ Tiberg (2004), s. 202.

⁶⁹ Tan (2006), s. 365.

⁷⁰ LOSC artikel 58; Huruvida användandet är legitimt eller inte får tolkas utifrån folkrätten.

⁷¹ Eng: Law of the Sea, 1982 (LOSC), även benämnd United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS).

⁷² Eng: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/2005. Se avsnitt 2.3.3.

förhindra förorening från fartyg. Havsrättskonventionen är en global FN-konvention och en ramkonvention rörande det internationella skyddet för den marina miljön. Främst uppställer konventionen en reglering för hur världens länder ska dela upp världshavet och dess resurser. I skrivande stund har konventionen ratificerats av 167 stater.⁷³

En presentation av konventionen i alla dess delar är för detta arbete inte nödvändig. Jag ska därför enbart kort beskriva dess främsta syfte och tillämpning av relevans för arbetets syfte.

Efter andra världskriget blev kontrollen av havsbaserade naturresurser en central fråga inom havsrätten. Det var särskilt den ökande efterfrågan på drivmedel som medförde att kuststaterna fick utvidga sin jurisdiktion till att även omfatta de naturresurser som fanns på kontinentalsockeln. Samtidigt skedde emellertid ökade krav från kuststaterna att de marina tillgångarna som fanns tillgängliga på *det fria havet* skulle tillhöra dem. FN:s medlemsstater såg med denna bakgrund ett behov av att, inom ramen för en gemensam konvention, reglera alla aspekter av marina resurser och användning av haven. Därmed skulle ett stabilt och förutsägbart regelverk etableras.⁷⁴

År 1949 påbörjade ILC i och med detta sin kodifiering av havs- och sjörätten. År 1958 trädde stora delar av Havsrättskonventionen i kraft och har sedan dess fått motstå ett flertal allvarliga utmaningar och är under ständig utvärdering. Den senaste stora förändringen av konventionen undertecknades år 1982 och trädde i kraft år 1994.⁷⁵

Konventionen har fört med sig en förändrad syn på den miljörättsliga delen i havs- och sjörätten. Föroreningar ska inte längre ses som en del av den implicita friheten på havet. Istället syftar konventionen till att skydda den marina miljön som en helhet och inte bara staternas egna intressen. Tyngdpunkten ligger även på en att det ska finnas en tydlig internationell reglering.⁷⁶

I konventionens artikel 192 stadgas den allmänna skyldigheten för en stat att skydda och bevara den marina miljön. Artikel 194 fastställer vidare de åtgärder som varje stat är skyldiga att åta sig för att förhindra, begränsa och kontrollera en förorening av den marina miljön. Varje enskild stat är enligt konventionen skyldig att ansvara för fullgörandet av sina internationella

⁷³ FN om Havsrättskonventionen.

⁷⁴ Tanaka (2015), s. 21.

⁷⁵ Ibid., s. 21 ff.

⁷⁶ Birnie, Boyle och Redgwell (2009), s. 382 ff.

åtaganden när det kommer till skydd och bevarande av den marina miljön. Statsansvaret ska även vara i enlighet med internationell rätt.⁷⁷

Avsikten med Havsrättskonventionen är inte att det ska föreskrivas specifika regler och normer utan att istället fungera som en paraplykonvention som sätter generella regleringar kring marina föroreningar.⁷⁸

Konventionen har dock fått kritik av att vara förlegad. Moderna tekniker och en växande befolkning har skapat nya användningssätt och bidragit till ett ökat tryck på havets resurser. Redan år 1993 ansågs konventionen vara ett gammalt regelverk i en period av snabb utveckling.⁷⁹

2.3.2 Ansvarighets- och fondkonventionen

Ansvarighetskonventionen⁸⁰ reglerar fartygsägarens skadeståndsansvar för oljeskador till följd av utsläpp från både tankfartyg som transporterar olja som bulklast⁸¹ och för utsläpp från fartyg som går i barlast.⁸² Konventionen är tillämplig vid sådana oljeskador som uppkommer på en konventionsstats territorium och i dess territorialvatten.⁸³

Sverige anslöt sig till Ansvarighetskonventionen i och med införandet av lag (1973:1198) om ersättning för oljeskada till sjöss som numera är upphävd och ersatt av 10 kap. SjöL.

Konventionen är som nämnt tillämplig på oljeskador. Både denna konvention och den internationella oljeskadefonden⁸⁴ omfattar även kostnader för åtgärder som vidtagits i syfte att förhindra eller minska skadeverkningarna av ett oljeutsläpp, så kallade förebyggande åtgärder. Det är dock endast *skäliga* kostnader för åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada som omfattas.⁸⁵

I Ansvarighetskonventionen stadgas ett *strikt* men *begränsat* ansvar för fartygsägaren vars fartyg transporterar olja. Det begränsade ansvaret tar sin

⁷⁷ Havsrättskonventionen artikel 235.

⁷⁸ Özçayir (1998), s. 164.

⁷⁹ LeGresley (1993).

⁸⁰ Eng: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 2003.

⁸¹ Bulklast innebär att oljan transporteras opaketerad i fartygets lastrum, direkt i skrovet.

⁸² Jacobsson (2015), s. 21 ff.; Numera används vatten som barlast, detta för att stabilisera fartyget eller vid resor utan last på så sätt lasta ned fartyget så att propellrar kan verka ordentligt.

⁸³ Havsrättskonventionen artikel 2.

⁸⁴ Eng: The International Oil Pollution Compensation Funds, 2003

⁸⁵ Jacobsson (2015), s. 28; Havsrättskonventionen artikel 2.

utgångspunkt i fartygets storlek och fartygsägaren är skyldig att ha en försäkring som täcker ansvarigheten upp till begränsningsbeloppet.⁸⁶

År 1971 formulerades den kompletterande internationella oljeskadefonden. Fondens syfte är att ersätta skador orsakade av en oljeförorening. Fonden reviderades senare och kompletterades med 1992 års och 2003 års oljeskadefond.⁸⁷ Endast stater anslutna till Ansvarighetskonventionen får tillträda oljeskadefonden, vilket Sverige har gjort. Oljeskadefonden är därmed direkt tillämplig i Sverige genom 10 kap. 11 § SjöL.

Oljeskadefonden skapar ett system för kompletterande ersättning när den skadelidande inte kan få full ersättning för en skada inom en fondstats område från fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare enligt den tillämpliga Ansvarighetskonventionen.⁸⁸ Den skadelidande har då rätt att få fondersättning i följande fall:

- om fartygsägaren inte är ansvarig enligt Ansvarighetskonventionen,
- om varken fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare kan betala den ersättning som de är skyldiga att betala enligt ansvarighetskonventionen, eller
- om skadorna överstiger det begränsningsbelopp som gäller för fartygsägarens ansvarighet enligt Ansvarighetskonventionen.⁸⁹

Oljeskadefonden finansieras genom avgifter som betalas av var och en, fysisk eller juridisk person, som i en ansluten fondstat tagit emot mer än 150 000 ton olja under ett kalenderår. Avgifterna delas in i en grundavgift, som betalas i samband med att staten tillträder konventionen, och en årsavgift.⁹⁰

Det strikta ansvaret innebär att fartygsägaren är ansvarig trots att denne inte har varit vårdslös. Ansvaret medför dock en viss ansvarsfrihet. Skadeståndsanspråket får endast riktas mot fartygsägaren och inte mot några andra subjekt, såsom besättningsmedlemmar, lotsar eller redare.⁹¹

Ansvarighetskonventionen innehåller även begränsningar gällande fartygets försäkring. Fartygsägarens ansvar ska vara försäkrat om ett fartyg

⁸⁶ Havsrättskonventionen artikel 4 och 5; Begränsningsbeloppen anges i de var Internationala valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

⁸⁷ Statskontoret (2008), s. 73.

⁸⁸ Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 205 f.

⁸⁹ Statskontoret (2008), s. 73.

⁹⁰ SOU 2006:92, s. 75.

⁹¹ Havsrättskonventionen artikel 3.1.

transporterar mer än 2 000 ton olja som last och ett särskilt försäkringscertifikat ska då medföras ombord.⁹²

Innan de särskilda ansvarighetsreglerna blev till, fanns det, varken i enskilda stater eller internationellt, några särbestämmelser på området. Ersättningsfrågorna bedömdes utefter de allmänna regler som gällde för fartygsägaren, redarens och lastägarens skadeståndsansvar. Enligt dessa regler kunde den skadelidande endast få skadestånd om vållande från ägarens, redarens eller lastägarens sida kunde styrkas. Skadeståndet kunde även enligt dessa regler begränsas enligt globalbegränsningen, trots att redaren var skadeståndsskyldig.⁹³

2.3.3 MARPOL

Som kort nämndes i avsnitt 2.3.1 är MARPOL-konventionen, tillsammans med Havsrättskonventionen, den konvention som innehåller de grundläggande bestämmelserna för att förhindra fartygsföroreningar.⁹⁴

Konventionens syfte är dels att förebygga och begränsa oljeutsläpp till sjöss till följd av fartygsolyckor, dels att förebygga och begränsa miljöförstöring orsakade av medvetna utsläpp. Primärt ska konventionen behandla alla former av marina föroreningar från fartyg.⁹⁵

Under 1970-talet genomfördes försök till att begränsa storleken på oljefartygen till syfte att försöka hålla nere framtida oljeutsläpp. Detta visade sig dock näst intill omöjligt vilket resulterade i att endast en ändring av begränsningar i fartygens lasttankar kunde genomföras. Hypotetiska maximala utflöden av olja vid kollisioner och grundstötningar begränsades därför genom denna ändring.

Konventionen är uppdelad i sex bilagor, varav endast de första två bilagorna är bindande för varje konventionsstat. De två bilagorna reglerar förebyggande åtgärder för oljeföroreningar och föroreningar genom skadliga ämnen transporterade i bulklaster.⁹⁶

Mer än 90 % av världshandelsflottan hade år 1997 tillträtt konventionen.⁹⁷ Den svenska regleringen rörande olja är idag främst baserad på MARPOL-konventionen. Konventionen har införlivats genom lag (1980:424)- och

⁹² SOU 2006:92, s. 73 f.

⁹³ Statskontoret (2008), s. 72.

⁹⁴ Ibid., s. 71.

⁹⁵ IMO om MARPOL.

⁹⁶ Churchill och Lowe (1999), 339 ff.; MARPOL bilaga 1 och 2.

⁹⁷ SOU 1998:158, s. 132.

förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. På grund av konventionens, och området i sig, omfattning består den svenska regleringen endast av vissa allmänna bestämmelser. Utöver det sker hänvisningar istället till internationella föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.⁹⁸

2.3.4 HNS-konventionen

HNS-konventionen⁹⁹ är utformad utifrån Ansvarighetskonventionen från 1992. Konventionen är tillämplig på skador som orsakats vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Konventionen räknar in omkring 6 000 sådana ämnen, huvudsakligen innefattas kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas och petroleumgas.¹⁰⁰ Skadan ska ha uppkommit på en konventionsstats territorium eller i dess ekonomiska zon. I vissa fall omfattas även skador på det fria havet.¹⁰¹

Skadeståndsansvaret är *strikt* och bärs av fartygets ägare. Denne är således ansvarig oavsett vållande, dock med undantag från olyckor orsakade av en krigshändelse eller av tredje mans uppsåtliga handlande. Om ägaren till ett fartyg, registrerad i en konventionsstat, transporterar ämnen som omfattas av HNS-konventionen är denne skyldig att ha en försäkring eller annan typ av ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret i enlighet med konventionen. Kostnader för åtgärder som syftar till att förebygga eller begränsa sådana skador är ersättningsgilla.¹⁰²

I samband med SOU 2006:92 rörande skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods gjordes en så kallad ”HNS-utredning”. Utredningen hade till syfte att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda HNS-konventionen. Trots en djupgående utredning som pekade på positiva konsekvenser av att Sverige ratificerade konventionen, har någon ratificering inte gjorts.¹⁰³

HNS-konventionen har heller inte tillträtts av tillräckligt många länder för att träda ikraft. År 2007 var det endast åtta stater som hade ratificerat den.¹⁰⁴ Konventionen har ansetts ha för många brister för att vara godtagbar för många länder, IMO påbörjade därför ett förbättringsarbete år 2010 med

⁹⁸ Prop. 2000/01:139, s. 56.

⁹⁹ Eng: The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

¹⁰⁰ Prop. 2011/12:111, s. 36.

¹⁰¹ SOU 2006:92, s. 85.

¹⁰² Ibid., s. 86.

¹⁰³ Prop. 2011/12:111, s. 36 f.

¹⁰⁴ SOU 2006:92, s. 11.

utgångspunkt i den kritik som lagts fram.¹⁰⁵ 2010 års konvention har i nuläget inte några avtalsslutande stater.¹⁰⁶

2.3.5 Bunkerkonventionen

I mars 2001 antogs Bunkerkonventionen¹⁰⁷. I och med regeringens förslag i prop. 2012/13:81 om att godkänna konventionen har Sverige tillträtt den.¹⁰⁸ Konventionen trädde i kraft i Sverige den 3 september 2013.

Bunkerkonventionen är tillämplig på föroreningskador orsakade av bunkerolja och omfattar samtliga fartyg. Konventionen gäller på en konventionsstats territorium och ekonomiska zon. Reglerna är således ett komplement till Ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen.¹⁰⁹

Konventionen antogs med syfte att tillgodose att personer, stater och eller andra skadelidande ska få ersättning snabbt och effektivt för de skador som uppkommit genom fartygsutläpp av bunkerolja. Konventionens tillämpningsområde innefattar sådana föroreningskador som uppkommer på en konventionsstats territorium och ekonomiska zon samt bekämpningsåtgärder oberoende av var de har vidtagits.¹¹⁰

Liksom i Ansvarighetskonventionen har ägaren strikt ansvar för skador som orsakats av bunkerolja. I enlighet med rätten till ansvarsbegränsning kan dock den ansvarige begränsa sitt ansvar till de belopp som bestäms utifrån begränsningskonventionen.¹¹¹

I de fall Ansvarighetskonventionen är tillämplig blir inte Bunkerkonventionens bestämmelser tillämpliga. Detta innebär att konventionen har gjorts sekundär i vissa fall. Som huvudregel är krigsfartyg undantagna från tillämpningsområdet i ansvarighets- och bunkerkonventionerna.¹¹²

2.3.6 Slutsatser

Ingen av dessa konventioner är emellertid direkt tillämpliga på miljöfarliga vrak, särskilt inte på vrak där någon ägare inte kan identifieras. Detta eftersom

¹⁰⁵ Prop. 2011/12:111, s. 36 f.

¹⁰⁶ European Commission (2015), s. 2.

¹⁰⁷ Eng: International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

¹⁰⁸ Prop. 2012/13:81, s. 29 ff.

¹⁰⁹ Prop. 2011/12:111, s. 37.

¹¹⁰ Bunkerkonventionen artikel 2.

¹¹¹ Ibid. artikel 2 och 6.

¹¹² Ibid. artikel 4.

konventionerna utgör ramverk eller innehåller mer detaljerade bestämmelser om fartyg i drift. Konventionerna är vidare specifikt inriktade på fartygens miljöfarliga utsläpp eller eventuellt framtida miljöfarliga utsläpp.

Samtliga konventioner innehåller dock en viss typ av ansvarsbegränsning där ägaren kan få sina kostnader ersatta av sin försäkringsgivare. Det kräver dock att en ansvarig kan hittas och identifieras.

Miljöansvarsdirektivet som kommer att redogöras för i nästkommande avsnitt har en mer generell tillämpning på förebyggandet och avhjälpandet av miljöskador. Vrakborttagningskonventionen som vidare kommer att behandlas i avsnitt 2.5 reglerar den direkta situationen som uppkommer när ett fartyg förliser.

2.4 Miljöansvarsdirektivet

År 2004 antog Europaparlamentet och rådet Miljöansvarsdirektivet¹¹³ som fastställer en gemensam ram för att förebygga och avhjälpa miljöskador. Den 30 april 2007 införlivades direktivet i den svenska nationella lagstiftningen.

Direktivet bygger på en viktig internationell miljörättslig princip om *förorenaren betalar*.¹¹⁴ Principen är en utvecklad kompensationsprincip med mål att förebygga miljöskador genom att inrätta ett incitament för verksamhetsutövare att vidta åtgärder för att förhindra att föroreningar uppstår. I de fall där någon annan än förorenaren utför saneringsåtgärderna, exempelvis staten, är tanken att fakturan ändå ska hamna i händerna på förorenaren.¹¹⁵ Principen innefattar både ett ansvar att förebygga och att avhjälpa miljöskador.¹¹⁶

Sedan 1990-talet har det debatterats huruvida EU borde lagstifta om miljöansvar och vad en sådan reglering borde innefatta.¹¹⁷ Den primära tanken bakom införandet av Miljöansvarsdirektivet var att ge principen om förorenaren betalar allmänt genomslag i medlemsstaterna.¹¹⁸

Miljörättsadvokaten Anstee-Wedderburn understryker att implementeringen av direktivet var kontroversiell, främst på grund av att Europeiska

¹¹³ Eng: Directive 2004/35/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage.

¹¹⁴ Europeiska kommissionen (2012), s. 1; Eng: "Polluter pays principle".

¹¹⁵ Michanek och Zetterberg (2008), s. 274.

¹¹⁶ Rubensson (2008), s. 47.

¹¹⁷ Anstee-Wedderburn (2007), s. 221.

¹¹⁸ Se Miljöansvarsdirektivet artikel 2.

kommissionen uppskattade kostnaden för implementeringen till fem miljarder Euro vilket ansågs otroligt dyrt. Direktivet ansågs även kontroversiellt eftersom det utgjorde en av EU:s mest långtgående regleringar avseende miljön som någonsin antagits.¹¹⁹

Principen om *förorenaren betalar* är en av EU:s vägledande principer i arbetet med att utveckla rättsakter på miljöområdet och stadgas i artikel 191.2 FEUF. Principen är enligt fördraget inte i sig bindande för medlemsstaterna och kan inte heller åberopas av enskilda, ett upprättande av ett miljöansvarsdirektiv var därför ett viktigt steg i att fastställa principen för EU:s medlemsstater samt ange ett ramverk för hur principen bör tillämpas på en nationell nivå.¹²⁰

Utifrån nyss sagda har Miljöansvarsdirektivet en annan utgångspunkt än de konventioner som redogörs för i detta arbete. Övriga regleringar tar sin utgångspunkt i traditionella typer av skador, såsom person- eller sakskador, medan direktivet istället endast omfattar skador på miljön. Övriga regleringar kan också sägas inrikta sig på att begränsa en förorenares ansvar eller ge de olycksdrabbade kompensation. Direktivet vänder sig istället till det förebyggande syftet, det vill säga att föroreningar inte bör ske från första början.¹²¹

Direktivet är ett minimidirektiv där staterna själva får bestämma huruvida de vill behålla regleringen eller inför strängare bestämmelser om förebyggande och avhjälpan av miljöskador. Införandet i Sverige har inneburit att förorenarens ansvar har skärpts, detta gäller särskilt allvarliga skador på vatten och den biologiska mångfalden. Ansvarskretsen har även utvidgats från att endast omfatta den som driver en verksamhet till att även omfatta den som kontrollerar den.¹²²

2.5 Vrakborttagningskonventionen

2.5.1 Inledning och bakgrund

Efter en fem dagar lång diplomatisk konferens i mitten på maj 2007 förhandlades Vrakborttagningskonventionen fram i Kenyas huvudstad Nairobi.¹²³ Konventionen är som ovan nämnt en konvention direkt tillämplig på problematiken rörande vrak och vrakborttagning.

¹¹⁹ Anstee-Wedderburn (2007), s. 221.

¹²⁰ Anstee-Wedderburn (2007), s. 221; Se EU-domstolens uttalande om åberopande av enskilda i mål C-378/08 Raffinerie Mediterranée.

¹²¹ Wennerås (2007), s. 142 f.

¹²² SOU 2006:38, s. 18 f.; Se vidare i avsnitt 4.5.1.

¹²³ IMO om Vrakborttagningskonventionen.

Sedan världskriget i början på 1900-talet har antalet förlista vrak minskat drastiskt. Dock förekommer sådana situationer så gott som dagligen på världens hav. Före 2007-års förhandlingar hade därför diskussioner kring en konvention som skulle behandla vrakborttagning varit aktuell i närmare trettiofem år. Sedan 1970-talet, då frågan aktualiserades, har IMO arbetat fram grunderna för konventionen. Inom ramen för IMO har Vrakborttagningskonventionen varit den konvention som tagit längst tid att arbeta fram.¹²⁴

Primärt finns det tre stora problem rörande vrak. Dessa är:

- de hindrar sjöfarten för andra fartyg,
- de är både en källa till förorening och en förorening i sig själva, och
- kostnaden för borttagning och utmärkning av vraket är omfattande.¹²⁵

Traditionellt har vrak endast setts som ett hinder för övrig sjöfart. I takt med att de miljörättsliga aspekterna har uppmärksammats, har behovet kring reglering av vrak ökat.¹²⁶

Då det inte finns något övergripande samhällsorgan som verkar inom den ekonomiska zonen är viljan från privata parter att hjälpa till och genomföra räddningsaktioner av stor betydelse för sjöfartens säkerhet. För att få dessa privata parter att agera har det utarbetats regleringar kring *bärgarens* rätt att få betalt. Dessa regler har sin grund i uttrycket ”no cure no pay”. Principen är grundläggande inom bärgningsrätten och baseras på att bärgaren inte får någon ersättning för ett utfört arbete i de fall där fartyget i helhet gått förlorat, detta trots att arbetet har gynnat kuststaten och minskat ansvaret hos ägaren.¹²⁷

Bärgningsreglerna har influerat tillkomsten av konventionens regler om vrakborttagning.¹²⁸ Det bör dock nämnas att bärgningsreglerna inte bör överföras direkt till vrakborttagningsreglerna. Detta dels för att många gånger är bärgningsaktionerna av vrak mycket mer kostsamma än att bärga ett fartyg i sjönöd, dels för att det ekonomiska värdet generellt sett inte är lika högt på vrak som på flytande fartyg.¹²⁹

¹²⁴ Mukherjee och Brownrigg (2013), s. 327.

¹²⁵ Ibid., s. 327.

¹²⁶ Sjöfartsverket (2011), s. 1 ff.

¹²⁷ Birnie, Boyle och Redgwell (2009), s. 429.

¹²⁸ Jmf. IMO/LEG/89/5/2.

¹²⁹ Birnie, Boyle och Redgwell (2009), s. 429 f.

Några av syftena med Vrakborttagningskonventionen är att harmonisera de regelverk som finns vad det gäller vrak, klargöra de rättigheter och skyldigheter som föreligger samt fylla den ”lucka” som har funnits i den internationella rätten. Den lucka som funnits berör främst frågan om vem/vilka som har befogenhet att avlägsna vrak som befinner sig utanför deras sjöterritorium samt ge dessa stater möjlighet att kräva kompensation för aktionerna.¹³⁰

Genom att fylla luckan har medlemsstater med kust givits tydliga befogenheter vad gäller att avlägsna miljöfarliga vrak som befinner sig utanför deras sjöterritorium och samtidigt ge staterna möjlighet att kräva kompensation från vrakägarna för de kostnader som då uppkommer. Konventionen vill främja ett skyndsamt borttagande av vrak samt inrikta sig på att uppmärksamma den marina miljöföreningen fartyg bidrar till.

Särskilt bör de fördragsslutande staterna sträva efter att samarbeta när en sjöolycka från vrak får verkningar för en annan stat än den berörda staten.¹³¹ Det kan sägas att Vrakborttagningskonventionen ses som den sista pusselbiten av internationella regleringar rörande sjöfarten som en källa till marin förorening.¹³²

Konventionen trädde i kraft den 14 april 2015. Då hade minsta krävda antalet stater (10 stycken) enligt artikel 18 ratificerat konventionen. I skrivande stund har endast 25 stater ratificerat konventionen.¹³³ Än så länge har Sverige inte valt att ratificera konventionen. I ett flertal rapporter, senast i DS 2015:16 om avlägsnande av vrak, har dock tongångarna visat att vi går en sådan framtid till mötes.¹³⁴

2.5.2 Tillämpningsområdet

Som huvudregel är konventionen endast tillämplig utanför statens territorialhav men inom statens ekonomiska zon. Om någon ekonomisk zon inte finns, sträcker sig tillämpningen av konventionen från territorialhavets gräns till inte mer än 200 nautiska mil¹³⁵ från vilka baslinjer som mäter

¹³⁰ Sjöfartsverket (2011), s. 34.

¹³¹ DS 2015:16, s. 42.

¹³² de Boer (2007/08), s. 335 f.

¹³³ IMO (2015), s. 505; Dessa är Albanien, Antigua och Barbuda, Bahamas, Bulgarien, Cooköarna, Cypern, Danmark, Indien, Iran, Kenya, Kongo, Liberia, Malaysia, Malta, Marshallöarna, Marocko, Nigeria, Niue, Palau, Panama, Storbritannien, Sydafrika, Tonga, Tuvalu och Tyskland.

¹³⁴ DS 2015/16, s. 3 f.

¹³⁵ 200 nautiska mil översätts till 370 400 meter.

bredden på territorialhavet.¹³⁶ Tanken bakom detta är att statens territorialhav oftast regleras av inhemska lag.¹³⁷

Enligt de Boer har studier visat att de inhemska lagarna kring vrak i staternas territorialhav inte skiljer sig så mycket. Han menar att Vrakborttagningskonventionen då kan vara en bra utgångspunkt och guide i hur de nationella lagarna ska utformas.¹³⁸ Erfarenhet har visat att många fartyg sjunker i farlederna precis utanför territorialhavet och att det därför är speciellt viktigt att en konvention reglerar just det området. Det finns även möjlighet för varje fördragsslutande stat att utvidga tillämpningen av konventionen till att innefatta vrak som befinner sig i dess territorialvatten. En sådan anmälan görs direkt till IMO.¹³⁹

Konventionen är tillämplig på alla typer av faror som kan påverka navigeringen. Detta innefattar även fartyg på drift som med största sannolikhet kommer att bli ett vrak, dock inte vrak från luftfartyg.¹⁴⁰ I begreppet vrak inkluderar konventionen även objekt som varit ombord på fartyget när det sjunker, exempelvis containrar, men även anläggningar till havs är inkluderade om de blir till vrak efter en olycka.¹⁴¹

Även denna konvention har gjorts sekundär i vissa situationer. Konventionsreglerna är inte tillämpliga i de fall Ansvarighetskonventionen blir aktuell rörande en viss situation. Av detta kan det tolkas att utsläpp från miljöfarliga vrak ska särbehandlas från utsläpp från fartyg i drift eftersom Ansvarighetskonventionen är tillämplig på fartyg i drift. Vrak från krigsfartyg och icke-kommersiella fartyg ägda av staten är exkluderade från denna konvention.¹⁴²

Det bör även uppmärksammas att konventionen inte är tillämplig på äldre vrak som redan ligger på havsbotten. Sjöolyckor som inträffat före reglerna trätt i kraft i medlemsstaten kan inte tillämpa konventionens regler.¹⁴³

¹³⁶ Vrakborttagningskonventionen artikel 3.

¹³⁷ de Boer (2007/08), s. 336 f.

¹³⁸ Ibid., s. 336 f.

¹³⁹ Vrakborttagningskonventionen artikel 3.2; de Boer (2007/08), s. 337 f.; I skrivande stund har 13 stater valt att utvidga konventionen genom ”opt-in”-klausulen. Dessa är bland annat Danmark, Kenya, Malta och Storbritannien.

¹⁴⁰ de Boer (2007/08), s. 337 f.

¹⁴¹ Vrakborttagningskonventionen artikel 1.4.

¹⁴² Ibid. artikel 4.1 och 4.2.

¹⁴³ DS 2015:16, s. 55; Jmf Wienkonventionen (Wienkonventionen om traktaträtten, 1969) artikel 28 om att en konventions regler inte har retroaktiv verkan för en stat som tillträder den.

2.5.3 Konventionens struktur

I Vrakborttagningskonventionens grundläggande struktur stadgas att det först och främst är vrakägaren som har det yttersta ansvaret för borttagning av vrak eller för borttagandet av vrak innehållande miljöfarliga ämnen.¹⁴⁴ Vid en olycka är det ägaren som måste rapportera till den berörda staten att ett vrak ligger på dess område. Rapporten ska innehålla nödvändig information som krävs för att bedöma om någon typ av förorening kan komma att ske från vraket. Även information om vrakets positionering, vad för typ av fartyg det rör sig om och vilken last fartyget bar ska anges. Därefter ska staten undersöka och markera ut vraket. Undersökningen ska visa huruvida farliga ämnen, utöver vad som rapporterats av ägaren, kan finnas ombord.¹⁴⁵

Efter en sådan markering och undersökning ska den berörda staten sätta ut en sista tidpunkt för när vraket ska vara borttaget. Om vraket inte är borttaget vid denna tidpunkt har staten möjlighet att självmant ta bort vraket på bekostnad av vrakägaren. I de fall vrakägaren inte har möjlighet att själv ta bort vraket ska den berörda statens ansvara för det och detta ska ske på ett så snabbt och effektivt sätt som möjligt.¹⁴⁶

Enligt artikel 10 ska kostnaderna för att lokalisera, markera och föra bort vraket helt och hållet ske på vrakägarens ansvar och bekostnad. I artikel 10.2 stadgas att ingenting i konventionen ska inverka på ägarens rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med annat nationellt eller internationellt system. Ett exempel på en sådan begränsning kan vara en begränsning i Ansvarighetskonventionen.

I enlighet med artikel 10.1 ska ägaren inte ses såsom ansvarig för en sådan olycka som orsakats av krigsföring, till fullo orsakad av tredje part eller i sin helhet orsakad av vårdslöshet eller annan försummelse av en regering eller annan myndighet som är ansvarig för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Konventionen framhåller också kravet på försäkring i artikel 12.1. Ägaren av ett fartyg, registrerat i en medlemsstat, och som har en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att täcka ansvaret enligt konventionen till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler.

¹⁴⁴ Vrakborttagningskonventionen artikel 9.2.

¹⁴⁵ Ibid. artikel 5-8.

¹⁴⁶ Ibid. artikel 9.

Ersättningsanspråk kan riktas direkt mot försäkringsgivaren. Sådana ersättningsanspråk får dock inte riktas efter tre år från den dagen då den berörde staten konstaterat att vraket innebär en risk för marin förorening. En definitiv gräns för ersättningsanspråk föreligger efter sex år. Om en serie av sjöolyckor har inträffat ska sex års-gränsen börja löpa från den dagen för den första olyckan.¹⁴⁷ Dessa preskriptionsregler är detsamma som den svenska sjölagens preskriptionsregler i 19 kap. 1 § 9 p. SjöL.

Tvister enligt konventionen ska lösas först och främst genom medling, rättsliga avgöranden eller genom andra typer av fredliga medel som bestäms av parterna.¹⁴⁸ Om något lösningsförfarande inte har bestämts inom maximum tolv månader från det att en stat har uppmärksammat den andra parten att en tvist föreligger ska tvisten avgöras i en internationell skiljedomstol, såsom den internationella havsrättsdomstolen eller den internationella domstolen.¹⁴⁹

2.5.4 Konventionens karaktärsdrag

Trots ovan genomgång av konventionens struktur kan det för den icke insatte läsaren vara på sin plats att gå igenom de viktigaste karaktärsdragen som genomsyrar hela Vrakborttagningskonventionen.

Konventionen är fullt ut en sjörättslig konvention som i mångt och mycket har parallella bestämmelser i andra sjörättsliga konventioner. Dess främsta syfte är att skydda den marina miljön och motverka att marina föroreningsolyckor inträffar.

Konventionen kanaliserar ägaren till vraket som strikt ansvarig. Att ägaren är strikt ansvarig innebär dock inte att denne inte kan begränsa sitt ansvar i enlighet med de begränsningsregler som finns tillgängliga i övriga konventioner. Ansvaret är även tätt sammankopplat till den obligatoriska försäkringsplikten som föreligger. Därmed kan det inte sägas att Vrakborttagningskonventionen går efter principen om att *förorenaren betalar*, såsom i fallet med Miljöansvarsdirektivet. Här betalar bara förorenaren upp till en viss summa, därefter tar försäkringsgivaren vid. Effekterna av föroreningen kommer utöver denna nivå att falla på det olycksdrabbade subjektet. Det kan vara en privatperson, en stat eller miljön i stort.

¹⁴⁷ Vrakborttagningskonventionen artikel 13.

¹⁴⁸ Ibid. artikel 15.1.

¹⁴⁹ Havsrättskonventionen artikel 279 ff.

Som en sista egenskap kan nämnas den speciella reglering kring de beredskapsåtgärder som måste vidtas av den registrerade ägaren när ett fartyg förliser för att den berörda staten senare ska kunna vidta de åtgärder som krävs för att markera, undersöka och eventuellt bärga vraket.

2.5.5 Kritik mot konventionen

Förslaget att utforma en Vrakborttagningskonvention började diskuteras på allvar år 1994 av den juridiska kommitteen hos IMO. Före 1990-talet hade frågan kring en eventuell utformning inte lett till några aktiva förslag eller förhandlingar. Redan vid förslagsstadiet uppkom dock motstånd och kritik. Bakgrunden till detta var att problematiken kring vrakborttagning och dess område ansågs för litet för att en internationell konvention på området skulle anses vara proportionerlig.¹⁵⁰

Kritik lades även på den så kallade ”opt-in”-klausulen som ger staterna möjlighet att själva välja huruvida de vill inkludera dess territorialhav i konventionens tillämpningsområde eller inte. Anledningen sades vara att det för bästa effektivitet för världshandeln krävs att samma lagar gäller i alla jurisdiktioner som ett fartyg kan komma in i. Det är således viktigt för den internationella handeln att de regler som påverkar är i möjligaste mån enhetliga.¹⁵¹

I ett underlag till en internationell oljespillskonferens 2005 diskuterades ytterligare en brist i konventionen. Det uppmärksammades att konventionen saknar ett system för de medel som behövs i situationer när ägaren av vraket inte är tillgänglig eller kan hittas, eller försäkringsgivaren inte har möjlighet att betala för en sådan åtgärd som krävs enligt konventionen. Författarna till underlaget hävdade, att detta har varit och kommer utan tveka att fortsätta vara en viktig punkt att diskutera. Ett förslag på en lösning var att flaggstaten¹⁵² skulle överta finansieringsansvaret när situationen som ovan beskrivits uppstod. Detta avfärdades dock av de flesta deltagande staterna.¹⁵³

Mycket anses kvarstå innan en heltäckande konvention har utformats gällande vrakborttagning. I underlaget påpekades det förnytt att mäktiga stater tyst försöker motverka implementeringen av konventionen, något utförligare resonemang kring detta förs dock inte.¹⁵⁴

¹⁵⁰ Howlett (2007/08), s. 341.

¹⁵¹ Howlett (2007/08), s. 343; Vrakborttagningskonventionen artikel 3.

¹⁵² Fartygets flaggstat är den stat enligt vars lagstiftning fartyget är registrerat.

¹⁵³ Michel m.fl. (2005), s. 21.

¹⁵⁴ Ibid., s. 21.

Ytterligare kritik har uppmärksammats rörande konventionens tillämplighet på vrak endast orsakade av sjöolyckor. Konventionen är sålunda inte tillämpliga på övergivna men funktionsdugliga fartyg. Detta är något som orsakat huvudbry hos bland annat Sjöfartsverket.¹⁵⁵

Räckvidden av konventionen är, som visat, begränsad på flera sätt. Konventionen innehåller vidare inga bestämmelser om vad som sker med vraket efter det att ett avlägsnande har skett.¹⁵⁶

2.5.6 Utredning om en eventuell ratificering

I slutet på 2013 fick Justitiedepartementet i uppdrag att ta fram underlag för bedömning om Sverige ska tillträda Vrakborttagningskonventionen. 2015 lades en departementspromemoria fram, ”Avlägsnande av vrak”, som har föranletts av det underlag som Justitiedepartementet hade fått i uppdrag att upprätta. Enligt departementspromemorian finns starka skäl att tillträda konventionen.¹⁵⁷

Eftersom det svenska nuvarande rättsläget är långtifrån klart när det kommer till myndigheters rätt att ingripa mot vrak eller fartygsägarens ansvar för uppkomna skador, kan konventionslagstiftningen medföra tydligare regler på området. De risker som kan komma att påverka Sveriges sjöfart och miljö kan också minskas i och med undertecknandet.¹⁵⁸

Enligt förslaget ska Vrakborttagningskonventionen komma att gälla även i vårt territorialvatten och inte endast i den ekonomiska zonen.¹⁵⁹

¹⁵⁵ DS 2015:16, s. 54.

¹⁵⁶ Ibid., s. 55.

¹⁵⁷ Ibid., s. 1 ff.

¹⁵⁸ Ibid., s. 3 f.

¹⁵⁹ Ibid., s. 4.

3 Vrakansvaret i svenska sjörättsliga regler

3.1 Inledning och bakgrund

Den huvudsakliga svenska nationella regleringen gällande sjörätt finner vi i den svenska sjölagen.¹⁶⁰ När det kommer till vrak och vrakborttagning finns dock ingen heltäckande lagstiftning i Sverige. Sjöfartsverket har i detta hänseende hävdlat att rättsområdet domineras av en bristande och svåröverskådlig lagstiftning.¹⁶¹ Den lagstiftning som finns på området har tillkommit för att reglera vissa speciella fall och ett övergripande svenskt regelverk kring vrak och vrakborttagning saknas således.

Generellt sett innehåller våra svenska nationella sjörättsliga lagar följande:

- Utsläpp av miljöfarliga ämnen i hamnar och territoriella sjövattnen är absolut förbjudet.¹⁶²
- Strikt ansvar för utsläpp av miljöfarliga ämnen kanaliseras till fartygsägaren.¹⁶³
- Ansvar kan dock sträckas till andra än fartygsägaren, såsom redaren eller försäkringsgivaren.¹⁶⁴
- Det strikta ansvaret gäller fartyg enligt lagens ordalydelse, genom analogier har det kommit att innefatta även vrak.¹⁶⁵

I detta kapitel kommer jag att inleda med en redogörelse för vrakägarbegreppet och huruvida rätten övergår till exempelvis försäkringsgivaren vid en utbetalning av totalförlustersättningen. Vidare kommer jag att redogöra för de viktigaste sjörättsliga lagarna i Sverige som reglerar ansvaret för vrak och vrakborttagning. Jag kommer även att ge en kort beskrivning för de rapporter som under 2000-talet har kommit från bland annat regeringen, till syfte att försöka klargöra den bristande reglering som finns på området och förslag på vad som bör göras härnäst.

¹⁶⁰ Sjölagen (1994:1009) består av 22 kapitel och är kärnan i den svenska sjörättsliga lagstiftningen. Vid sidan av den finns en stor mängd andra författningar på sjörättens område som dock inte kommer att behandlas i denna framställning.

¹⁶¹ Sjöfartsverket (2011), s. 34.

¹⁶² Se lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Lagen avser utsläpp från fartyg i aktiv drift.

¹⁶³ 10 kap. 3 § SjöL.

¹⁶⁴ 10 kap. 4 § 2 st. SjöL.

¹⁶⁵ Tiberg (1973), s. 193.

3.2 Vrak och dess ägare

Att vrak fascinerar oss har länge varit ett faktum och i takt med att undervattensstekniken utvecklas, blir havets skatter allt intressantare. Att dyka bland vrak är ett utbrett intresse men skapar också en del svårigheter för dem som värnar om att bevara sådana föremål. Sverige har genom kulturmiljölagen¹⁶⁶ valt att freda fartygsvrak förlista före år 1850. Senare förlista vrak är inte skyddade på samma vis och sägs därmed vara mycket utsatta för plundring.¹⁶⁷

Förlisningen av *M/S Estonia* har ansetts så pass speciell att en särskild lag om gravfrid trädde i kraft år 1995. Lagen är till för att motverka plundring av vraket. Lagen förklarar att dykning i det skyddade området är förbjudet. Haveriplatsen är under kontinuerlig elektronisk bevakning.¹⁶⁸

Trots att det i svensk rätt finns en mängd riktlinjer för vad som gäller kring vrak och dess ansvar är det, såsom i många andra länder, inte helt klart vem som är att anses som vrakets ägare i svensk rätt.¹⁶⁹

3.3 Vem äger fartyg och vrak?

En tvist mellan två eller flera konkurrenter om äganderätten till ett vrak kan ske emellanåt när ett vrak eller dess last bedöms vara värdefullt. Ett mer vanligt äganderättsproblem kan istället vara när den, som av någon annan anses vara fartygsägare, inte vill eller anser sig vara, ägare till fartyget. I den senare situationen kan äganderätten medföra en lag- eller kontraktsbaserad skyldighet att avlägsna vraket och därav ligger det i "ägarens" intresse att inte vara ägare. Ett försök att ta reda på vem ansvaret ligger på gällande bärgning av värdefull last kan vara ett alternativ för att på så vis fastställa vem som är ansvarig för vraket.¹⁷⁰

Vem som äger vraket bestäms utifrån det rättssystem som gäller för området där vraket hittas. Svensk lag är följaktligen generellt tillämplig på svenskt sjöterritorium, dock inte inom den ekonomiska zonen eller på kontinentalsockeln. Detta synsätt delar vi även med flertalet andra länder.¹⁷¹ Här intar USA dock en särställning, då de är en av de få stater som anser sig ha jurisdiktion över sina vrak som ligger på både internationellt och utländskt

¹⁶⁶ Kulturmiljölagen (1988:950).

¹⁶⁷ Tiberg (2000), s. 972; Tiberg (2004), s. 202.

¹⁶⁸ Lag (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget *Estonia*.

¹⁶⁹ Tiberg (2004), s. 211; Fan (2006), s. 8.

¹⁷⁰ Ihre (2007).

¹⁷¹ UNCLOS artikel 56 och 77; Fan (2006), s. 8; Tiberg (2004), s. 211.

vatten. USA gör anspråk på att vara ägare till alla sådana fartygsvrak och motsätter sig starkt att kuststaten ska utöva några rättigheter gällande dem.¹⁷²

Tiberg vill skilja mellan ett *ägaransvar* och ett *vrakansvar*. Han menar att ett *ägaransvar* är ett ansvar som innehåller ”ett knippe rättigheter och delvis skyldigheter” och kan liknas med det ansvar ägaren har enligt det strikta oljeskadeansvaret i 10 kap. SjöL.¹⁷³ Tiberg är noga med att poängtera att ett sådant ägaransvar inte upphör bara för att fartyget blivit ett vrak. *Vrakansvaret* avser skada som vraket orsakar och åligger därför den ägare som var ägare när skadan uppstod.¹⁷⁴

Att ställa fartygsägaren till ansvar för miljöskador orsakade av oljeläckage är således möjligt även om fartyget har hamnat på havsbotten.¹⁷⁵ Ett sådant ansvar kan även föreligga om vraket måste fraktas bort i enlighet med förordning (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske.

Ihre belyser även problemet med fartygsregistreringen. Enligt 1 kap. 2 § SjöL ska fartyg och dess ägare registreras i det svenska fartygsregistret. Om köparen inte fullgör sin registreringsplikt enligt sjölagens regler och därefter använder fartyget så att det orsakar skada för tredje man uppkommer ett problem. I de fall kommer den skadelidande troligtvis vända sig till fartygsregistret som visar säljaren som ägare. Skadelidande tredje man har alltså att ställa sina krav för exempelvis vrakborttagning och ersättning gentemot säljaren.¹⁷⁶

3.4 Kan ett vrak bli ägarlost?

I doktrin har det länge stipulerats att den som en gång blivit ägare till ett fartyg har svårt att avveckla sin äganderätt. Bakgrunden sägs vara att det i svensk rätt inte finns någon allmän och fungerande möjlighet att ensidigt avveckla sin äganderätt.¹⁷⁷

Tiberg diskuterar tre olika möjligheter där ägaren till fartyget eller vraket eventuellt kan påverka äganderätten till syfte att frångå sitt ägar- och

¹⁷² Tiberg (2004), s. 202.

¹⁷³ Tiberg (2000), s. 975 f.; Mer om oljeskadeansvaret kommer att behandlas nedan i avsnitt 3.6.

¹⁷⁴ Tiberg (2000), s. 975 f.

¹⁷⁵ Ibid., s. 975 f.

¹⁷⁶ Ihre (2007).

¹⁷⁷ Tiberg (2000), s. 974.

vrakansvar. Till en början diskuterar Tiberg begreppet *kondemnation*, därefter *abandonering* och slutligen om en *avregistrering*.¹⁷⁸

Kondemnation innebär att ett havererat fartyg är i ett så pass dåligt skick att någon reparation inte är möjlig eller inte lönar sig.¹⁷⁹ Stadiet fastställs utifrån 10 kap. 1 § och 18 kap. 22 § SjöL. En kondemnationsförklaring kan få flera rättsverkningar, bland annat kan fartyget säljas för att försäkringskostnaderna ska kunna täckas. Om en sådan försäljning inte blir av kommer inte heller äganderätten att påverkas.¹⁸⁰ Ägaren vid tiden för olyckan är således fortfarande ansvarig.

I de fall en fartygsägare står i skuld har denne möjlighet att *abandonera* sitt fartyg. Detta innebär att fartygsägaren överlämnar fartyget till någon annan, en borgenär, mot att denne avstår från sina krav mot fartygsägaren.¹⁸¹ Borgenären övertar då äganderätten. Rättsinstitutet är snarlikt kondemnationsförklaringen men med skillnaden att vid en *abandonering* krävs det inte att fartyget har skadats. I denna situation är det dock viktigt att uppmärksamma att äganderätten till fartyget alltid ligger hos något rättssubjekt. Det finns således inte någon möjlighet att genom denna metod ”avsäga” sin äganderätt utan att någon annan tar över det.¹⁸²

Den tredje metoden Tiberg resonerar kring är en *avregistrering*. Ett fartyg kan enligt 2 kap. 6 § SjöL avregistreras, vilket innebär att äganderätten till fartyget står kvar men fartyget är inte längre registrerat i fartygsregistret. Förutsättningarna för en *avregistrering* är bland annat att fartyget har förolyckats eller förstörts. Vid fall när ett fartyg försvinner, blir kapat eller vid det scenariot att det inte är sannolikt att fartyget kommer kunna återfås kan en *avregistrering* ske. En *avregistrering* försvårar bara möjligheten att hitta rätt ägare, den låter inte fartyget lämnas utan ägare. Metoden ses därför utifrån en mer administrativ karaktär.¹⁸³

Ingen av dessa tre metoder påverkar äganderätten till den grad att fartyget, eller vraket, lämnas helt utan ägare. Tiberg menar därför att det är svårt att bli av med sitt ansvar för exempelvis vrakborttagande.¹⁸⁴

Vidare diskuterar Tiberg huruvida ett fartyg eller vrak kan bli ägarlöst genom att fartyget exempelvis sjunkit på ett sådant djup att det med dagens teknik

¹⁷⁸ Tiberg (2000), s. 974.

¹⁷⁹ NE:se om kondemnation.

¹⁸⁰ Tiberg (2000), s. 974.

¹⁸¹ Bergström (2002), s. 5.

¹⁸² Tiberg (2000), s. 974.

¹⁸³ Ibid., s. 974.

¹⁸⁴ Ibid., s. 974 ff.

inte går att bärga eller att vraket legat under en lång tid och någon markering av äganderätten inte skett. Tiberg ställer sig emellertid kritisk till att dessa, och andra förklaringar, kan innebära att ett fartyg eller vrak blir ägarlost.¹⁸⁵

En förklaringsmodell som bekräftar Tibergs påstående om svårigheten att avsäga sig äganderätten till ett fartyg eller vrak har utformats av Stefan Lindskog. Enligt Lindskog är en fartygs-/vrakägare fortsatt ägare tills att någon annan övertar det.¹⁸⁶

Lindskogs civilrättsliga argumentation innebär att en uttrycklig förklaring från ägaren att denne överger fartyget eller vraket får verkan i den mån den når ockupanten och ses då som ett slags anbud som antas genom en ockupation av vraket. Genom detta behöver ett anbud inte gå ut till alla. Tiberg ger även förslag på att en långtida passivitet kan ses som en slags förklaring. Med detta innebär att om den tilltänkte ockupanten uppfattar att ägaren av ett vrak av denna ålder och detta värde inte rimligen håller fast vid det på en sådan plats så bör denne kunna anta att det är lämnat till honom som upphittare. Genom denna handling, eller icke-handling, kan det sägas uppstå ett avtal mellan ockupanten och vrakägaren.¹⁸⁷

Både Lindskog och Tiberg anser således att äganderätten till fartyget och vraket inte kan upphöra annat att den övergår genom avtal mellan ägare och en ny ägare. Enligt dem kan ett fartyg eller vrak heller inte vara ägarlost.

3.5 Vraket i förhållande till försäkringsgivaren

Försäkringsmässigt skydd vid totalförlust av fartyg bereds genom en så kallad kaskoförsäkring som bland annat täcker skada på själva fartyget och omfattar kollisionsansvar.¹⁸⁸ Ihre problematiserar situationen kring vad som händer med äganderätten när försäkringsgivaren betalat ut en totalersättning för ett havererat fartyg.

Försäkringsgivaren har rätt att överta fartyget, men det är ingenting som sker automatiskt.¹⁸⁹ Normalt sett övergår dock äganderätten vid en sådan betalning av totalförlustersättningen och det är då försäkringsgivaren som får anses bära vrakansvaret.¹⁹⁰ Problemet behandlas i rättsfallet ND 1990 s. 8 om fartyget

¹⁸⁵ Tiberg (2000), s. 978 f.

¹⁸⁶ Ibid., s. 978 f.

¹⁸⁷ Ibid., s. 978 f.

¹⁸⁸ SOU 1975:81, s. 38; SOU 2012:8, s. 39.

¹⁸⁹ Ihre (2007).

¹⁹⁰ Tiberg (2000), s. 975.

Vinca Gorthon där dispasschören hävdade att försäkringsgivaren har möjlighet att, om denne har utgivit ett totalförlustersättning, välja att överta äganderätten eller avstå från den.

Med hänsyn tagen till att äganderätten har samband med fartygsansvaret, är det enligt mig högst sannolikt att försäkringsgivaren avstår sin rätt till fartyget i de fall där fartyget blivit vrak. Detta på grund av att kostnaderna oftast är stora vilket bidrar till att nettovärdet blir negativt. Om något sådant avståndstagande dock inte gjorts, är det denne som står ansvarig för de framtida skador vraket kan orsaka.

Har försäkringsgivaren avstått möjligheten att efter utbetalning av totalförlustersättning överta fartyget och en skyldighet för ägaren att bortskaffa vraket föreligger, kan denne vända sig till sin P&I-försäkringsgivare och begära ersättning för vrakborttagningen.¹⁹¹ En P&I-försäkring är den vanligaste försäkringen till sjöss som i viss mån kan täcka förluster för försäkringstagaren, men det primära syftet är att täcka den försäkrades ansvarsskyldighet.¹⁹²

I enlighet med 10 kap. 1 § SjöL är den som står som registrerad ägare att anse som ägare till fartyget och denne ses som ansvarig för fartyget enligt 3 §. Sett i ljuset av 10 kap. SjöL anser jag det vara betydligt mindre sannolikt att ansvaret på detta sätt skulle övergå till en försäkringsgivare. Vid utbetalning av en ansvarsförsäkring har någon egentlig övergång av fartyget inte skett, försäkringsgivaren inträder således inte som ägare till fartyget såtillvida denne inte aktivt väljer att begära äganderätten till fartyget.

Sammanfattningsvis kan det därför sägas att fartygets ägare vid förlisningen, normalt sett, också är ägare till vraket.

3.6 Ansvar enligt sjölagen

3.6.1 Inledning och bakgrund

Sjölagen har ett särskilt kapitel rörande ansvar vid oljeskador. Kapitlet är baserat efter Ansvarighetskonventionens regler om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja som redogjorts för i avsnitt 2.3.2. Tidigare

¹⁹¹ ND 1990 s. 8, s. 13; P&I står för Protection & Indemnity. P&I-klubbar bildades av redare i slutet av 1800-talet, utöver ansvarsförsäkring erbjuder klubbarna flera andra sorters försäkringar, exempelvis kaskoförsäkring. Klubbarna är inte vinstdrivande, medlemmarna ses både som försäkringstagare och försäkringsgivare.

¹⁹² Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 558.

fanns dessa regler i lag (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss men togs in i sjölagen år 1995.

Kapitlet är tillämpligt vid oljeskador uppkomna i Sveriges territorialhav eller i vår ekonomiska zon. I de fall det rör sig om ett *konventionsbaserat ansvar*¹⁹³ är kapitlet även tillämpligt i en annan stats territorialhav eller i dess ekonomiska zon. Detta med förutsättning att staten har tillträtt Ansvarighetskonventionen.¹⁹⁴

Viktigt att notera när det kommer till det strikta ansvaret vid oljeskador är att lagen, enligt ordalydelsen, endast framhåller att fartyg omfattas. Enligt Tiberg ska dock reglerna även omfatta vrak. Ansvaret upphör därför inte att gälla enbart på grund av att fartyget har förlist.¹⁹⁵

Enligt 10 kap. 1 § SjöL innebär en oljeskada:

(...)dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder.¹⁹⁶

Oljedrivna fartyg har under de senaste hundra åren varit de överlägset mest nyttjade i Sverige. Majoriteten av transporterade kemikalier utgörs även av olja.¹⁹⁷ Många av de fartyg som transporterar containrar och övriga laster är idag så stora att det i många fall finns mer olja ombord än på de flesta tankfartygen.¹⁹⁸ Som en konsekvens innebär det att många av de vrak som uppkommit under årens lopp innehåller olja. De miljöproblem som orsakas av vrak är därför många gånger en konsekvens av skedda oljeskador.

Utöver olja tillkommer ett flertal andra skadliga ämnen som också kan ge betydande miljöskador.¹⁹⁹ Hotbilden från dessa ser dock något annorlunda ut varför jag i detta arbete och detta avsnitt endast kommer beröra sjölagen utifrån ett oljeperspektiv.

¹⁹³ Mer om detta nedan i avsnitt 3.6.3.1.

¹⁹⁴ 10 kap. 2 § och 19 § 2 st.

¹⁹⁵ Tiberg (1973), s. 193.

¹⁹⁶ 10 kap. 1 § 1 st. SjöL.

¹⁹⁷ Forsman, Hansson och Magnusson (2002).

¹⁹⁸ Wetterstein (2004), s. 3 not 8.

¹⁹⁹ Lindström (2006), s. 11.

3.6.2 Redar- och ägaransvaret

I sjölagen nämns genomgående begreppen *redare* och *ägare*. I detta avsnitt ska därför de två begreppen förtydligas och redogöras för utifrån vrakansvaret och arbetets syften.

I doktrin är det och har länge varit en utgångspunkt att en *redare* är den som utrustar ett fartyg och håller det i drift. Sjölagen ger dock ingen entydig definition av ordet *redare* men benämningen används oftast på den som har ansvar för att bemanna fartyget.²⁰⁰ I 1836 års sjölagsförslag förutsattes det att *redaren* var fartygets *ägare*, detta angavs även i motiven till 1891 års sjölag.²⁰¹

I nu gällande sjölag har dock utgångspunkten varit den att rederi kan bedrivas med annans fartyg och med det sagt kan det konstateras att det inte är helt klart att redaren och ägaren av fartygen är en och samma person, även om det är vanligt förekommande.²⁰² Vidare är *ägaren* den som besitter fartygets värde, den som står som ägare vid registreringen och den som kan belåna fartyget. Kort sagt ligger ägaransvaret alltid hos den juridiske ägaren av fartyget.²⁰³

Enligt den allmänna culpabestämmelsen i 2 kap. 1 § SkadestL ligger skadeståndsansvaret på den som uppsåtligt eller genom vårdslöshet orsakar skador. I sjölagens 7 kap. regleras sjölagens allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet. Här framgår att för kommersiella aktörer innebär redaransvaret även ett principalansvar för skada som orsakats av befälhavare, övrig besättning eller en lots genom fel eller försummelse i tjänsten. Ansvaret ligger vidare på redaren i de fall där skada vållas av annan, som på redarens eller befälhavarens uppdrag utfört arbete i fartygets tjänst.²⁰⁴

Föregående utläggning gäller för allmänna skador inom sjörätten. När det gäller oljeskador är det inte *redaren* som står som ansvarssubjekt utan här har istället ansvaret flyttats över till *ägaren*.²⁰⁵

Ägaren är strikt ansvarig för den oljeskada fartyget har orsakat. Detta oavsett om det är ägaren själv eller någon denne ansvarar för som föranlett skadan.²⁰⁶

²⁰⁰ Tiberg, Schelin och Widlund (2014), s. 128 f.; Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 147.

²⁰¹ Tiberg (1973), s. 125; Tiberg, Schelin och Widlund (2014), s. 128 f.

²⁰² Tiberg (1973), s. 125; Tiberg, Schelin och Widlund (2014), s. 128 f.

²⁰³ Tiberg, Schelin och Widlund (2014), s. 128 f.

²⁰⁴ 7 kap. 1 § SjöL.

²⁰⁵ 10 kap. 3 § 1 st. SjöL.

²⁰⁶ 10 kap. 3 § SjöL.

Det ansvar som följer efter en oljeskada är koncentrerad till att i första hand omfatta oljeskador orsakade av fartyg som är konstruerade eller anpassats för att transportera olja som bulklast, så kallade *tankfartyg*.²⁰⁷ 10 kap. 19 § SjöL anger även att utsläpp av olja i form av drivmedel ska täckas in i 10 kap. 3 § SjöL. Tionde kapitlet ska även täcka in oljeskador orsakade i samband med krigshandlingar.²⁰⁸

Som en påminnelse för läsaren bör det påpekas att fartygets drivmedel inte nödvändigtvis behöver ägas av samma person som den som äger lasten. Det kan snarare sägas vara mer regel än undantag att det är olika personer som äger både fartyg och last. Ett argument utifrån detta är huruvida ansvaret för oljeskadan, som en konsekvens av lastens innehåll, inte istället bör ligga på *ägaren till lasten* istället för på *ägaren till fartyget*. Å andra sidan är lasten en del av *ägarens*, alternativt *redarens*, verksamhet och en del av den kommersiella trafik som är anledningen till att fartyget befinner sig i trafik.

3.6.3 Oljeskadeansvarets omfattning och begränsning

Sjörätten är unik i sitt slag när det kommer till skadeståndsansvaret för en skadeståndsgrundande händelse. I nordisk skadeståndsrätt är det endast i sjörätten vi finner möjligheten att, för en viss sådan händelse, göra en beloppsmässig begränsning av totalansvaret. En sådan beloppsbegränsning kallas en beloppsmässig begränsning på globalansvaret.²⁰⁹

Som ovan nämnt är Ansvarighetskonventionen implementerad i 10 kap. SjöL. Huvudregeln när det kommer till det strikta ansvaret för en oljeskada är att den är kanaliserad till ägaren av fartyget.²¹⁰ En viktig skillnad mellan konventionen och sjölagens 10 kap. är att Sverige har valt ett vidare tillämpningsområde än vad konventionen har gjort när det kommer till det strikta ansvaret för oljeskador. En konsekvens av detta är att konventionens samtliga regler inte blir tillämpliga i de situationerna och det blir nödvändigt att göra en uppdelning mellan ansvaret.²¹¹ Uppdelningen har inneburit att begreppen *konventionsbaserat ansvar* och *icke-konventionsbaserat ansvar* myntats.²¹²

²⁰⁷ 10 kap. 2 § SjöL.

²⁰⁸ 10 kap. 19 § SjöL.

²⁰⁹ Wetterstein (2004), s. 253; Begreppet globalansvar tar sin utgångspunkt i att täcka in allt tänkbart ansvar. Utöver sjörättens begränsning finns dock en liknande begränsning även i Atomansvarighetslagen (1968:45), de är i detta ensamma i sitt slag.

²¹⁰ 10 kap. 3 § 1 st. SjöL.

²¹¹ 10 kap. 19 § 2 st. SjöL.

²¹² Falkanger, Bull och Brautaset (2011), 220.

I alla situationer, både de som faller inom konventionens tillämplighet och de som faller utanför, kan ägaren undgå det strikta ansvaret genom tre force majeure-situationer. Ägaren står fri från ansvar om denne visar att skadan:

- orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt eller dylikt, och vars följder inte kunnat förhindras,
- i sin helhet orsakats av tredje man med avsikt att skada, eller
- i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.²¹³

Om en oljeskadeolycka sker av ett annat fartyg än ett *tankfartyg* eller när förebyggande åtgärder vidtagits för att hindra eller begränsa sådan oljeskada, är, som vi ska se nedan, endast vissa ansvarsbestämmelser i 10 kap. SjöL tillämpliga.²¹⁴ Dessa kommer att behandlas nedan i avsnitt 3.6.3.2 om *icke-konventionsbaserat ansvar*.

3.6.3.1 Konventionsbaserat ansvar

För att det ska vara tal om ett *konventionsbaserat ansvar* måste källan till miljöföroreningen först och främst vara ett *tankfartyg* som vid olyckstillfället, eller tidigare resa, transporterat olja. Om fartyget tidigare transporterat olja är det upp till ägaren att visa att någon olja över huvud taget inte finns kvar på fartyget.²¹⁵ För det andra är de *konventionsbaserade ansvarsreglerna* endast tillämpliga på sådan skada som uppstår *utanför* fartyget.²¹⁶ Om dessa två kriterier är uppfyllda är hela 10 kap. SjöL tillämplig.

I enlighet med 10 kap. 4 § 1 st. SjöL får *konventionsbaserat* ersättningsanspråk gentemot ägaren endast föras med stöd av 10 kap. SjöL. Om den skadelidande inte får sina skador ersatta enligt detta kapitel, får denne således inte gå vidare till annan lagstiftning för ytterligare ersättning.

I det *konventionsbaserade ansvaret* har lagstiftaren kanaliserat ansvaret till *ägaren* av fartyget. Möjlighet för den skadelidande att rikta anspråk mot andra personer finns dock ifall av vårdslöshet eller uppsåt. Exempelvis genom:

- anställda hos fartygsägaren eller ställföreträdare för denne,
- en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,
- en redare som inte är ägare,
- avsändare, avlastare eller lastmottagare,

²¹³ 10 kap. 3 § 2 st. SjöL.

²¹⁴ 10 kap. 19 § 2 st. SjöL.

²¹⁵ 10 kap. 2 § 1 st. SjöL.

²¹⁶ 10 kap. 1 § 1 st. SjöL.

- den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,
- den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
- anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns ovan.²¹⁷

I de fall det svenska oljeskadade fartyget kan lasta mer än 2 000 ton olja i bulk åligger det fartygsägaren att ha en godkänd försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker det ansvar som kommer efter ett oljeutsläpp.²¹⁸ I de så kallade P&I-försäkringarna täcks sådant ansvar in då dess primära syfte är att täcka den försäkrades ansvars skyldighet.²¹⁹

3.6.3.2 Icke-konventionsbaserat ansvar

Ansvar i dessa situationer följer inte någon konvention som Sverige har tillträtt och därför talar vi om ett *icke-konventionsbaserat ansvar*. I de fall en oljeskada har orsakats av ett fartyg annat än ett tankfartyg inom svenskt territorialhav eller inom den ekonomiska zonen föreligger i vissa fall ett strikt ansvar.²²⁰ Det är vid dessa situationer som endast en del av reglerna i tionde kapitlet är tillämpliga.

Vid ett *konventionsbaserat ansvar* har fartygsägaren möjlighet att begränsa globalansvaret i enlighet med 10 kap. 5 § SjöL.²²¹ Vid ett *icke-konventionsbaserat ansvar* är fortfarande 10 kap. 3 § SjöL tillämplig för fartygsägarens strikta ansvar. Dock kanaliseras inte ansvaret direkt till fartygsägaren. En skadeståndstalan kan istället föras mot alla möjliga kategorier som varit inblandade i en fartygsolycka eller ett utsläpp. Det ansvar som avses i 10 kap. 19 § 2 st. SjöL begränsas därför enligt de allmänna reglerna i 9 kap. SjöL.

Ansvarsbegränsningarna i nionde och tionde kapitlet skiljer sig litet åt. Begränsningsbeloppet i tionde kapitlet är högre, vilket hänger ihop med att den ansvarige enligt det *konventionsbaserade ansvaret* är skyldig att ha en försäkring som täcker denna typ av skador.²²²

²¹⁷ 10 kap. 4 § 2 st. SjöL.

²¹⁸ 10 kap. 12 § 1 st. SjöL.

²¹⁹ Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 558.

²²⁰ 10 kap. 19 § 2 st. SjöL; Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 221 f.

²²¹ Fartygsägaren har genom denna begränsning rätt att vid olycka begränsa sitt ansvar till ett belopp motsvarande 4 510 000 SDR om vissa särskilda kriterier är uppfyllda, jmf. 10 kap. 5 § SjöL.

²²² Jmf. 9 kap. 5 § och 10 kap. 5 § SjöL.

3.6.4 Bärning

Som nämnt kan det vid värdefulla vrak uppkomma tvist om vem fartygets rättmätiga ägare är. En sådan tvist kan även uppkomma gällande rätten att bärga det värdefulla vraket. Även om syftet med detta arbete inte är att analysera rätten till bärning kan det vara intressant att kort redogöra för de svenska bärningsreglerna då frågan om ägarrätten till fartygen möjligtvis kan förloras i den situation där fartygsägaren inte har direkt kontroll över vraket.

Reglerna om bärning stadgas i 16 kap. SjöL, vilka bygger på den internationella Bärningskonventionen.²²³ Att uppmärksamma är att våra nordiska bärningsregler reglerar, i jämförelse med konventionens regler, även bärning av vrak.²²⁴

Bärningsrätten uppbyggd kring principen om ”no cure no pay” och som huvudregel ligger rätten att bärga ett vrak hos ägaren. Det är således ägaren som får avgöra vem, eller om, någon av intressenterna har rätt att bärga vraket för de fall ägaren inte själv vill. Ägaren har vidare rätt att neka, eller rent av förbjuda, andra intressenter att bärga vraket om ägaren vill utföra detta själv. I de fall en bärning sker utan ägarens godkännande kan bäraren helt och hållet gå miste om ersättningen.²²⁵

När någon överhängande fara eller risk inte föreligger för fartyget eller vraket måste ägaren tillfrågas vid en bärningsaktion.²²⁶ Jag anser detta bör innebära att fartygsägaren inte förlorar rätten över sin egendom enbart vid den situationen att ägaren inte har direkt kontroll över det. I de fall där en bärning av en utomstående ändock sker, innebär det inte att denne blir ägare till vraket utan får som straff att ersättningen uteblir.²²⁷

3.6.5 Preskription

Vad det gäller preskription kan det inledningsvis nämnas att en fordring preskriberas efter en viss satt tid om fordringen inte har erkänts eller om borgenären inte har avbrutit preskriptionstiden genom ett så kallat preskriptionsavbrott.²²⁸ För både *konventionsbaserat* och *icke-konventionsbaserat ansvar* gäller en preskriptionstid om tre år från den dag då skadan uppkom. En fordran är dock giltig som längst sex år från dagen för

²²³ Se SÖ 1995:70.

²²⁴ Tiberg (2000), s. 972 f.

²²⁵ Falkanger, Bull och Brautaset (2011), s. 473 f.

²²⁶ Se NJA 1978 s. 157.

²²⁷ Se NJA 1978 s. 157; Tiberg (2000), s. 973.

²²⁸ Kronofogden (2015).

den olycka som orsakade skadan, i de fall olyckan utgjordes av en serie av händelser preskriberas fordran först sex år efter dagen för den första av dessa.²²⁹

Med utgångspunkt i att oljeläckage från vrak antingen sker direkt vid förslinigen eller när vraket börjar rosta har preskriptionstiderna en stor betydelse. I de fall där olja börjar läcka ut från vraket många år senare har preskriptionstiderna på tre och sex år ingen betydelse och ansvar enligt sjölagen kan därför inte utkrävas.

3.7 Initiativ för klargörande av vrakansvar

3.7.1 1975 års lagförslag

Utredningen *Farliga vrak* lades fram år 1975 och hade till syfte att försöka klargöra och lösa problematiken kring ägarnas skyldigheter och myndigheternas befogenheter att vidta åtgärder till undanskaffande av farliga, hinderliga eller vanprydande fartyg och fartygsvrak.²³⁰ Utredningen lade fram ett lagförslag som dock senare lämnades utan lagstiftningsåtgärd. Även om något lagstiftningsförslag sedan dess inte har lagts fram på området, är diskussionen fortfarande levande.

Två huvudsakliga områden som är i behov av lagstiftning togs upp i utredningen. Det är främst den första situationen som är relevant för denna framställning, nämligen 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.²³¹

Denna situation innebär allt som oftast allvarliga olägenheter eller svårigheter som huvudsakligen kommer från fartyg eller vrak av betydande storlek. Det är inte helt otroligt att dessa skador orsakas av den last som fartyget har med sig.²³²

Lagförslaget som togs fram var ett förslag till en lag kallad strandningslag. Lagen skulle byggas på en grundläggande regel om att fartygsägaren ska vidta en skälig åtgärd med fartyget, med vilket syftet är att undanröja uppkommen

²²⁹ 19 kap. 1 § 9 p. SjöL.

²³⁰ SOU 1975:81, s. 17.

²³¹ Ibid., s. 17.

²³² Ibid., s. 17.

olägenhet eller fara av det allvarliga slag som ovan angivits. Om åtgärden uteblir ska länsstyrelsen istället föreskriva ägaren att utföra åtgärderna inom en satt tidsgräns. I de fall tidsgränsen inte följs, har länsstyrelsen möjlighet att bestämma om lämpliga åtgärder för detta och i brådskande fall ska länsstyrelsen ha möjlighet att tillämpa nödvändiga åtgärder direkt. Länsstyrelsen får i dessa fall ingripa om ägaren inte rättar sig efter de anvisningar som ges. De åtgärder som ges av myndigheten måste alltid vara proportionerliga så att de inte blir mer ingripande än nödvändigt. Om så behövs, är det dock möjligt att utgången av ett sådant ingripande är förstörelse eller en aktiv sänkning av fartyget.²³³

Förslaget gav även länsstyrelsen befogenhet att ingripa mot bärgningsföretag som utförs av en självständig bärgare om bärgningen kan framkalla eller förvärra en olägenhet eller fara som avses i lagen. Som huvudregel är fartygsägaren skyldig att betala statens nota för det ingripande som myndigheten har utfört. De enda sanktionerna föreskrivna i lagen för de situationer där ägaren underlåtit att vidta åtgärd, är myndighetens befogenhet att utföra åtgärder i dennes ställe, tillsammans med ägarens skyldighet att kompensera kostnaderna.²³⁴

Dessutom skulle lagen tillämpas på fartygets redare om denne kan hittas. Lagen skulle även vara tillämplig i både allmänt och enskilt vatten samt på det fria havet utanför Sveriges kust så länge den inte står i strid med någon av de internationella förpliktelser Sverige har.²³⁵

Den andra situationen, gällande de fall då ”hamnar eller båtplatser utnyttjas för varaktig förtöjning i strid med de föreskrifter som finns meddelade för deras användning”²³⁶, kommer inte att behandlas närmare i detta arbete.

3.7.2 Frågan om ansvar för övergivna vrak

År 2004 gjorde justitiekanslern regeringen uppmärksam på att någon lagstiftning gällande ansvar för övergivna vrak och/eller farliga vrak saknas i svensk rätt. Diskussionen uppkom efter ett vrak i Ekerö kommun, invid Drottningholms slott, legat övergivet sedan början av 1990-talet och kommunen ville få det bortforslat. Någon ägare till vraket hade inte kunnat identifierats.²³⁷

²³³ SOU 1975:81, s. 18.

²³⁴ Ibid., s. 18.

²³⁵ Ibid., s. 18

²³⁶ Ibid., s. 17

²³⁷ Justitiekanslern (2004).

Justitiekanslern fastställde vidare att ingen myndighet i Sverige har ansvar för sådana vrak såsom i denna situation, eller för övergivna vrak i allmänhet, och ansåg det ”otillfredsställande att ingen myndighet har ett tydligt ansvar för att forsla bort ett skeppsvrak”²³⁸. Justitiekanslern påpekade vidare att någon, antingen staten eller kommunen, rimligen bör ha ett sådant ansvar. Avsaknaden av en tillfredsställande lagstiftning är enligt kanslern en fråga för lagstiftaren.²³⁹

Med detta som grund ansåg justitiekanslern därför att en eventuell bortforsling av vraket får ske på frivillig väg, till exempel efter en överenskommelse mellan dem som i första hand har ett intresse av att vraket avlägsnas. Något legalt hinder för detta ansåg justitiekanslern inte finna.²⁴⁰

3.7.3 Regeringens initiativ för klargörande

Med bakgrund i justitiekanslerns vädjan om klargörande i beslutet från 2004 gav regeringen Statskontoret den 1 november 2007 i uppdrag att utreda och lämna förslag på vilken/vilka myndighet/-er som bör ha rätt ett skyldighet att omhänderta, sanera och flytta skeppsvrak och ägarlösa båtar. Regeringen ansåg uppdraget som ett viktigt steg mot att få en lösning kring problemet med övergivna och farliga vrak.²⁴¹ Året därefter, den 21 maj 2008, lades Statskontorets rapport fram.²⁴²

År 2009 gav regeringen Sjöfartsverket i uppdrag att genomföra en uppföljning av Statskontorets rapport. Den senare rapporten skulle innehålla en inventering av vrak som kan utgöra ett hot mot miljön. Rapporten redovisades den 15 januari 2011.²⁴³

Mot bakgrund av ovanstående syfte, uppmärksammade Statskontoret tre huvudsakliga kategorier av vrak som orsakar problem, dessa är:

- vrak som orsakar *hinder* för sjöfarten,
- vrak som orsakar *miljöfaror* till följd av risk för utsläpp av olika slag, och
- vrak som orsakar *nedskräpning*.²⁴⁴

²³⁸ Justitiekanslern (2004).

²³⁹ Ibid.

²⁴⁰ Ibid.

²⁴¹ Statskontoret (2008), s. 13.

²⁴² Ibid.

²⁴³ Sjöfartsverket (2011), s. 4.

²⁴⁴ Statskontoret (2008), s. 7; Problem gällande nedskräpning kommer inte att behandlas vidare i detta arbete. Den typen av problem innebär, generellt sett, att vraken ses som avfall som placerats utomhus på en plats som allmänheten har tillträde och insyn till.

3.7.3.1 Hinderfallet

Primärt avser detta problem att innefatta vrak som hindrar sjöfarten i allmänna farleder. I vid mening omfattar det alla de vattenområden som sjöfarten använder. I allmän benämning avses dock endast de vattenvägar som är avsedda för nyttotrafik vilka avses vara endast vissa leder i landet.²⁴⁵

När ett fartyg har sjunkit i allmän farled och farleden hindras och fartygsägaren eller redaren inte vidtar åtgärder för att flytta denna, har Sjöfartsverket befogenhet att vidta sådana åtgärder för att avlägsna vraket.²⁴⁶

Idag saknas emellertid regler för att undanröja hinder förorsakade av funktionsdugliga fartyg och som samtidigt är uppenbart övergivna. Förslaget som läggs fram i rapporten innebär att Sjöfartsverket ges rätt att vidta nödvändiga åtgärder i sådana fall.²⁴⁷

Regler rörande undanröjande av funktionsdugliga men övergivna vrak är inte heller reglerade i Vrakborttagningskonventionen. En konsekvens av detta är därför att det i svensk rätt inte heller kommer att regleras gällande övergivna funktionsdugliga vrak i det fall vi tillträder konventionen.

3.7.3.2 Miljöfallet

När det kommer till den andra kategorin gällande de miljöfaror som kan uppstå till följd av vrak drogs ett par slutsatser i rapporten.

Statskontoret påvisade bland annat att de rostande vraken kan utgöra en potentiell fara för miljön, främst genom risk för utsläpp av olika slag. Enligt det nuvarande regelverket åtgärdas de faktiska utsläppen av Kustbevakningens miljöräddningstjänst, oavsett om de kommer från nyligen förlista fartyg eller vrak.²⁴⁸

En viktig problematik som uppmärksammades i rapporten gällande miljöfallet var att det idag inte finns något uttalat ansvar för en myndighet att sanera ett vrak i syfte att *förebygga* eventuella framtida utsläpp.²⁴⁹ Rapporten visar även att något systematiskt arbete inte sker till syfte att förebygga eventuellt kommande utsläpp. Statskontoret menar att en proportionalitetsbedömning måste göras gällande risken för eventuella

²⁴⁵ Statskontoret (2008), s. 7.

²⁴⁶ Statskontoret (2008), s. 22; Se även förordning (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske.

²⁴⁷ Statskontoret (2008), s. 7.

²⁴⁸ Se 4 kap. 12 § 1 st. förordning (2003:789) om skydd mot olyckor.

²⁴⁹ Statskontoret (2008), s. 7 f.

oljeutsläpp från vrak och de samhällsekonomiska kostnaderna för att i förebyggande syfte åtgärda risken för sådana utsläpp.²⁵⁰

I rapporten från 2008 var kunskapen om omfattningen av miljöfarliga vrak i Sverige ofullständig. Efter Sjöfartsverkets rapport från 2011 kan vi nu säga att vi har god insikt om hur det ligger till. Sjöfartsverket kommit fram till att av 316 potentiellt miljöfarliga vrak är 31 stycken att anses som reellt miljöfarliga hot.²⁵¹

Som konstaterat är fartygsägaren primärt ansvarig för eventuella föroreningar och utsläpp från fartyg och vrak. När en sådan ägare inte kan hittas, exempelvis på grund av att fartyget förliste för många år sedan eller på grund av andra omständigheter, är möjligheterna små att få åtgärderna ersatta. När det kommer till äldre vrak har de inte heller den typen av ansvarsförsäkring mot utsläpp som numera finns inom dagens moderna sjöfart.²⁵²

Sjöfartsverkets slutsats är därför att staten med största sannolikhet har huvudansvaret för att finansiera fortsatta insatser mot att förebygga miljöhotet från vrak utan identifierbar ägare.²⁵³ Någon utförligare sammanfattning gällande finansieringen av förebyggandet ger inte Statskontoret. Jag kan dock anta att en sådan finansiering endast kan komma att utgå från de allmännas budget, det vill säga från våra skattepengar.

3.7.3.3 Ansvariga myndigheter

Sjöfartsverket konkretiserar tre huvudsakliga scenarion i fråga om sanering av oljeutsläpp i sin rapport:

1. Ett fartyg förliser vilket ger upphov till en sjöräddningsinsats med efterföljande sanering av oljeutsläpp.
2. Ett vrak med en identifierad ägare börjar läcka olja.
3. Ett vrak utan identifierad ägare har olja ombord och utgör ett potentiellt miljöhot, någon olja har ännu inte läckt ut.²⁵⁴

Det är primärt ägaren till fartyget/vraket som är ansvarig för utsläpp beskrivna i scenario ett och två. I händelse av scenario tre blir det dock problematiskt.

I både det första och andra scenariot finns en fungerande ansvarsfördelning i de fall ägaren inte vidtar åtgärder. I det första scenariot har Sjöfartsverket ansvar för sjöräddning i samarbete med polis, kustbevakning, länsstyrelse och

²⁵⁰ Statskontoret (2008), s. 29.

²⁵¹ Sjöfartsverket (2011), s. 2; Se bild 4 i Bilaga C; Se även avsnitt 4.2.1.

²⁵² Statskontoret (2008), s. 8.

²⁵³ Sjöfartsverket (2011), s. 39.

²⁵⁴ Ibid., s. 34 f.

kommunal räddningstjänst. När någon ägare inte kan hittas i scenario två är det främst Kustbevakningen som bär ansvar för åtgärderna. Därefter har länsstyrelsen och kommunen ansvar för eventuell oljesanering av olja som nått land.²⁵⁵

I de fall någon ägare inte kan identifieras till ett miljöfarligt oljevrak och där vraket eventuellt kan börja läcka finns det som tidigare nämnt ingen tydlig ansvarsfördelning eller något systematiskt arbete utformat. När vrak med en identifierad ägare inte än börjat läcka olja behövs det inte någon sådan ansvarsfördelning på samma sätt. Huvudregeln är fortfarande att ägaren ska stå som ansvarig för tömning och sanering.²⁵⁶

Inte heller efter en genomgång av de myndigheter i Sverige som hade kunnat vara aktuella för ett sådant uppdrag ansågs ha något uttalat ansvar för sanering och bortforsling av vrak med en oidentifierad ägare. Sjöfartsverket räknade upp Sjöfartsverket själva, Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, polisen, Myndigheten för samhällsberedskap, länsstyrelsen eller kommunerna såsom aktuella för uppgiften.²⁵⁷

Vidare konstateras att vad det gäller lagstiftningen torde en nationell lagstiftning om vrak vara lämpligast då vraket i regel orsakar mest störningar och skada inom territorialgränserna. En internationell harmonisering av sådan lagstiftning hade dock givetvis varit en fördel för ett effektivt samarbete länderna emellan.²⁵⁸

Som nämndes i avsnitt 3.7.3.2 är Sjöfartsverkets slutsats att staten ska finansiera åtgärder mot att förebygga miljöhotet från vrak där någon ägare inte kan identifieras. Denna uppgift bör dock inte fördelas på flera instanser utan via *en* nationell myndighet som ansvarar för allt från planering och finansiering till upphandling och internationellt arbete.²⁵⁹

²⁵⁵ Sjöfartsverket (2011), s. 35.

²⁵⁶ Ibid., s. 35.

²⁵⁷ Ibid., s. 35 ff.

²⁵⁸ Ibid., s. 39.

²⁵⁹ Ibid., s. 39.

4 Vrakansvaret i svenska miljörettsliga regler

4.1 Inledning och bakgrund

Miljöbalken är Sveriges huvudsakliga miljörettsliga lagstiftning.²⁶⁰ Det övergripande målet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling.²⁶¹ I enlighet med 1 kap. 2 § 3 st. Regeringsformen är detta mål nu även fastställt i vår grundlag. Internationellt har målet länge varit etablerat och grundtanken är ett flergenerationsperspektiv, vilket innebär att nuvarande och kommande generationers hälsosamma och goda miljö ska tillförsäkras.²⁶²

Miljöbalkens målsättningsparagraf stadgas i 1 kap. 1 § MB. Paragrafen innehåller inte några exempel på vilka åtgärder eller verksamheter som ska anses som typiskt farliga utan detta regleras genomgående i balken. Generellt brukar en målsättningsparagraf inte ges ett särskilt högt värde som rättskälla, men inom miljöretten har det ansetts viktigt att dess lagar och regler bygger på ändamålssynpunkter vilka kan ha stor betydelse när precisa lagregler saknas.²⁶³

Efter det stora oljeläckaget i och med *Torrey Canyon*-katastrofen år 1967 blossade debatten om marina föroreningar upp i media vilket kom att påverka den internationella lagstiftningen. Innan dess hade ämnet inte i något stor utsträckning debatterats och det fanns näst intill ingen nationell eller internationell lagstiftning som reglerade problematiken.²⁶⁴

Vi har i Sverige varit förskonade från några större miljökatastrofer på grund av oljeläckage som en konsekvens av en fartygsolycka eller liknande. De flesta registrerade oljeutsläppen är små och dess miljöpåverkan har därför varit svår att mäta.²⁶⁵

Ett av de vrak som finns att hitta utanför Sveriges kust och som är att anses som ett reellt miljöfarligt hot är den före detta valkokaren *S/S Skytteren* som sänktes år 1942 utanför Lysekil. Under vintern 2005 uppmärksammades en

²⁶⁰ Miljöbalk (1998:808). Genom införandet av MB år 1998 upphörde sexton olika miljölagar.

²⁶¹ Miljöbalk 1 kap. 1 §.

²⁶² Prop. 1997/98:45, del 2, s. 7; Michanek och Zetterberg (2008), s. 107.

²⁶³ Bengtsson (2001), s. 46.

²⁶⁴ Churchill och Lowe (1999), s. 328.

²⁶⁵ Lindström (2006), s. 9 ff.

stor mängd olja runt Måseskär som spårades komma från vraket. Med hjälp av ny teknik kunde man räkna ut att som mest läcker vraket ut cirka 1 000 liter olja per dygn. *S/S Skytteren* tros ha en bunkerkapacitet på 6 000 m³ vilket innebär att ett lika stort oljeläckage kan hålla på i ytterligare 7 år, räknat från år 2015. Med tanke på att fartyget förliste under andra världskriget finns även en ständig risk att vraket ska rosta sönder, med en följd av att en stor mängd olja läcker ut på en och samma gång och orsakar enorma konsekvenser på den marina miljön.²⁶⁶

Det största oljeutsläppet i Sverige kom i samband med grundstötningen av det ryska tankfartyget *Tsesis* i Stockholms södra skärgård år 1977. I olyckan läckte ca 1 000 ton olja ut och förstörde den trånga skärgårdsleden för en lång tid framöver. När oljan nådde botten skedde en direkt dödlighet av de bottenlevande organismerna och det var inte förrän två år senare som de första tecknen på återhämtning kunde observeras på de påverkade områdena.²⁶⁷

På botten av Skagerrak ett flertal gasfartyg som avsiktligt sänktes under andra världskriget. Då fartygen innehåller mängder med skadlig gas har det diskuterats huruvida en bärgning av dessa inte bör göras, med syftet att förebygga ett eventuellt utsläpp. Ett flertal utredningar har dock pekat på att det bästa, utifrån både ett miljörettsligt och ett ekonomiskt perspektiv, är att låta vraken vara. Effekterna av ett eventuellt utsläpp av gasen skulle endast påverka miljön lokalt.²⁶⁸

För att kunna uppfylla syftet med detta arbete måste en genomgång göras av vår nationella miljörettsliga lagstiftning, sett i ljuset av vrakansvaret. En stor del av sjöfarten är av kommersiell natur och utgör idag potentiellt sett det största miljöhotet. Den kommersiella sjöfarten och dess fartyg, och i senare led även vraken av dessa, kan således bryta mot miljöbalkens övergripande mål och därför är miljöbalken tillämplig, där dess allmänna hänsynsregler ska efterseas.

4.2 Miljöfarliga konsekvenser av vrak och dess åtgärder

4.2.1 Oljeomfattningen i Sverige

Sjöfartsverket har i flera etapper genomfört omfattande insamlingsarbete med målet att kartlägga antalet vrak innehållande miljöfarliga ämnen längs

²⁶⁶ Lindström (2006), s. 9 ff.

²⁶⁷ Evans (1998), s. 3.

²⁶⁸ Lindström (2006), s. 11.

Sveriges kuster. Utredningsarbetet i svenska vatten har riktat sig mot tidsperioden från 1900-talet och framåt vilket är en tid Sverige har varit förskonade från krig och militära angrepp. Arbetet har därför enligt Sjöfartsverket sett annorlunda ut i jämförelse med andra länders utredningar.²⁶⁹

Trots att Sverige har hållit sig utanför de världskrig som pågått under 1900-talet har vi genom minlinjer och avspärningar försökt upprätthålla en skyddslinje längst våra kuster. Under kriget, främst under andra världskriget, befann sig den största delen av den svenska handelsflottan utanför dessa spärrar. Denna del av handelsflottan var av det modernare tonnaget med oljeeldad framdrivning. De äldre fartygen som fanns innanför de svenska spärrarna var istället de koleldade ångfartygen. Detta har inneburit att innanför den gamla svenska territorialgränsen, som var på tre nautiska mil²⁷⁰, ligger till största del vrak av koleldade ångfartyg vilket innebär att de ”riskvrak” som förliste i svenska vatten under denna tid är avsevärt mindre i förhållande till vad som är fallet utanför den då gällande territorialgränsen.²⁷¹

Sjöfartsverket uppgav i sin inventering från 2011 att det fanns knappt tre tusen vrak utmed Sveriges kust som inte kunde avskrivas utan ytterligare informationshämtning. Som ovan nämnt klassades 316 av dessa som potentiellt miljöfarliga varav 31 stycken klassades som reellt miljöfarliga. Det var de 31 reellt miljöfarliga vraken som var utgångspunkten för Sjöfartsverkets senare utredningsarbete från 2014.²⁷² Av rapporten konstaterades det att dessa vrak innehöll uppskattningsvis mellan 1 000 till 15 000 ton drivmedel tillsammans.²⁷³

Utöver inventeringen av vrak innehållande olja uppmärksammades bland annat 48 vrak som innehöll totalt 75 200 ton kemiska gödningsämnen. Vilken påverkan dessa ämnen har på den marina miljön är dock inte tillräckligt utrett och är ingenting jag kommer att utreda vidare i detta arbete.²⁷⁴

4.2.2 Oljans påverkning på den marina miljön

Ett oljeläckage eller annat läckage av miljöfarliga ämnen vid en fartygsolycka kan påverka samhället på många plan. Storleken på skadorna beror helt på

²⁶⁹ Utredningen har avgränsats till förlista fartyg under perioden 1900-2009 som har haft olja som drivmedel eller last och fartyg som burit last av de slag som i dag är klassificerad som idag är klassificerad som miljöfarlig.

²⁷⁰ Tre nautiska mil översätts till 5 556 meter.

²⁷¹ Sjöfartsverket (2011), s. 7 f.

²⁷² Sjöfartsverket (2011), s. 2; Sjöfartsverket (2014), s. 3.

²⁷³ Sjöfartsverket (2011), s. 2.

²⁷⁴ Ibid., s. 2.

svårighetsgraden av de konsekvenser som uppstår. Skadekostnaderna består främst av direkta skadebegränsande kostnader, indirekta socioekonomiska skador och långsiktiga ekologiska skador.²⁷⁵

Sjöfartsverket har i sin rapport lagt fram farhågorna med att de ständiga men diffusa utsläppen är de utsläpp som kan göra mest skada om de lämnas utan åtgärd, liksom utsläppen som sker dagligen från *S/S Skytteren*. Dessa kan orsaka irreparabla skador hos de ekosystemtjänster som vi idag omedvetet tar för självklara, det finns exempelvis stor risk att fast mark påverkas vilket kan medföra att våra samhällssektorer drabbas.²⁷⁶ Vilka socioekonomiska konsekvenser som kan uppstå togs bland annat fram i en rapport från räddningstjänsten. Rapporten poängterade att allt från räddningstjänsten, vägnätet, avfallshanteringen, turism- och hotellnäringen till yrkes- och fritidsfisket kan komma att påverkas. Även på individnivå kan skador komma att påverka oss, såsom kostnader för sanering, fastighetsvärdet och livskvaliteten då buller och lukt eventuellt kan uppkomma.²⁷⁷

Vrak kan även bidra med ett fåtal positiva påverkningar på den marina miljön. I många fall har vrak som legat länge på havsbotten växt ihop med omkringliggande naturliv. Dessa har genom åren blivit till artificiella rev där många fiskarter trivs och som blivit kända fiskeplatser för fiskare.²⁷⁸ Dock torde konsekvenserna av vrak vara, i mångt och mycket, mer negativt än positivt för det marina livet.

4.2.3 Korroderande vrak

Alla fartygsvrak kommer någon gång att rosta sönder. De hål eller sprickor som medför utsläppen från vraket har antingen uppstått av skador vid tiden för förlisningen eller uppstått i ett senare skede genom att vraket har korroderat så pass mycket att bristningar i skrovet har uppstått. En viktig del i att förebygga miljöhot från fartygsvraken är därför att kunna förutsäga *när* oljeläckaget kommer att inträffa. Det är därför inte relevant att fråga sig *om* ett läckage kommer att ske. När det sker är beroende av vilket typ av vatten som omger fartyget och det är därför av vikt att räkna ut korrosionstiden.²⁷⁹

Tiden för fartygets sönderfall är beroende av en mängd olika faktorer; allt från syrehalten i vattnet, strömningarna runt vraket, huruvida vraket ligger på grunt eller djupt vatten till vilket typ av bottensediment som vraket ligger

²⁷⁵ SSPA (2005), s. 4.

²⁷⁶ Sjöfartsverket (2011), 1; SSPA (2005)], s. 7 f.

²⁷⁷ SSPA (2005), s. 7 f.

²⁷⁸ Länsstyrelsen (2002), s. 12.

²⁷⁹ Sjöfartsverket (2011), s. 59.

nerbäddat i.²⁸⁰ Generellt kan sägas att vrak som ligger i djupare vatten korroderar långsammare än vrak som ligger på grundare vatten. Varför det är så beror på att vraken på djupare vatten är mindre utsatta för vattenströmmar och stormar. I Sverige ligger de flesta vraken på mellan 50-150 meters djup och bör därför falla inom ramen för grunt vatten.²⁸¹

Sett utifrån de äldre vrak som ligger i våra svenska vatten, såsom vrak från andra världskriget, har forskare kommit fram till att vi snart närmar oss en så kallad ”peak leak”²⁸². Denna period kommer troligtvis att inträffa inom fem år och pågå i cirka 50 år. När perioden inträffar har vraken rostat så pass mycket att det bildats sprickor eller hål i skrovet som medför att de miljöfarliga ämnen som finns däri läcker ut.²⁸³

4.3 De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken

För att upprätthålla syftet med miljöbalken har den utrustats med allmänna hänsynsregler, vilka regleras i andra kapitlet. Dessa hänsynsregler talar om vad som, sett ur en vid mening, i sak krävs för att skydda miljön. Hänsynsreglerna gäller för all slags verksamhet och för de flesta enstaka åtgärder som berör människors hälsa och miljön.²⁸⁴

När det gäller begreppet ”verksamhet” i miljöbalken finns ingen särskild legaldefinition, men enligt Michanek och Zetterberg bör en verksamhet enligt andra kapitlet vara något som har en varaktighet och är kontinuerlig eller av återkommande natur. Här faller både näringsverksamheter och icke yrkesmässig verksamheter in, även nya och avslutade verksamheter omfattas.²⁸⁵

Tanken bakom att föra in både verksamhet och åtgärd i definitionen, var att få med handlingar eller förfaranden som är av en så tillfällig eller kortvarig art att de inte kan täckas in i vad som normalt utgör en bedrivande verksamhet. Dock påpekades det att endast sådana enskilda åtgärder av försumbar karaktär kan anses falla in under begreppet, detta fastställs även i 2 kap. 1 § 2 st. MB. Att reglera allt för små utsläpp och miljöpåverkningar kan inte anses rimligt med hänsyn tagen till syftet med reglerna, det vill säga att ställa upp verkliga

²⁸⁰ Sjöfartsverket (2011), s. 59 ff.

²⁸¹ Sender (2011), s. 6.

²⁸² En ”peak leak” kan översättas till en speciell tidpunkt där förlista vrak från en samma tidsperiod kommer att ha korroderat så pass mycket att innehållet läcker ut.

²⁸³ Mick (2010); Se Bild 5 i Bilaga D.

²⁸⁴ Michanek och Zetterberg (2008), s. 109.

²⁸⁵ Ibid., s. 115.

miljömässiga krav som får betydelse för etableringen av en hållbar utveckling.²⁸⁶

4.4 Miljöfarlig verksamhet

9 kap. MB reglerar den tillstånds- och anmälningsplikt som krävs för driften av vissa typer av miljöfarlig verksamhet. Med miljöfarlig verksamhet menas kortfattat mänskliga aktiviteter som sker i byggnader eller anläggningar, samt i eller på mark eller vatten. Verksamheten ska inte pågå under helt kort tidsperiod men den ska medföra störningar eller risker för störningar i sin omgivning. Med omgivning innebär att störningen ska nå utanför verksamhetsområdet.²⁸⁷

Av vikt för denna framställning är att konstatera att en miljöfarlig verksamhet endast omfattar *fasta* störningskällor och inte rörliga, vilka brukar definieras såsom fartyg, flygplan och tåg.²⁸⁸ Någon lista över vilka verksamheter som är fasta finns dock inte.²⁸⁹ Ansvarsfrågan för oljeläckage vid framförandet av fartyget lämnas därför därvid.

I detta arbete är syftet att redogöra för ansvarsfrågan när det kommer till vrak som kan komma att läcka ut olja, det vill säga fartyg som tagits ur drift. Det är därför inte helt självklart att ett fartygsvrak ska definieras vara en rörlig störningskälla. Att ta i beaktning är även att vid lastning och lossning av ett fartyg anses fartyget ha gått från rörlig till en fast störningskälla.²⁹⁰

En fråga som uppstår är huruvida 9 kap. MB kan tillämpas på fartygsvrak som förvarar olja och/eller annan farlig last, en verksamhet som inte på något sätt är rörlig utan ligger fast på havsbotten. Enligt ordalydelsen ska kapitlet endast tillämpas på störningskällor från mark, byggnader och anläggningar. Den som förvarar miljöfarliga ämnen på marken bedriver således en miljöfarlig verksamhet. Användningen av fast egendom eller fasta anläggningar förutsätter *användning*, oavsett om den grundas på äganderätt eller nyttjanderätt. Någon rättslig besittningsgrund till den geografiska platsen finns således inte för att verksamhetsutövaren ska kunna bli ansvarig.²⁹¹ Enligt förarbetena till miljöbalken konstateras dock att detta även innefattar verksamheter som sker i vattenområden, exempelvis på oljeplattformar.²⁹²

²⁸⁶ Prop. 1997/98:45, del 1, s. 205.

²⁸⁷ 9 kap. 1 § MB; Naturskyddsföreningen (2012), s. 6.

²⁸⁸ 9 kap. 1 § MB; Michanek och Zetterberg (2008), s. 249.

²⁸⁹ Ebbesson (2003), s. 25.

²⁹⁰ Wetterstein (2004), s. 91.

²⁹¹ Prop. 1997/98:45, del 2, s. 107.

²⁹² Ibid., s. 107 f.

Åsikterna om huruvida ett vrak på havsbotten, innehållande olja som ännu inte har läckt ut, är att anses som en rörlig eller fast störningskälla går isär. Enligt Lindström, i en rapport för länsstyrelsen i Västra Götalands län, torde ett sådant vrak anses vara ett klart fall av ett fast förvaringsfall, och därmed en miljöfarlig verksamhet.²⁹³ Statskontorets åsikt är relativt otydlig. När det kommer till den aktiva driften av ett fartyg kan det inte ses som en miljöfarlig verksamhet då den är uppenbart rörlig och baserat på det så anser de att ett fartygsvrak innehållande olja inte heller kan anses som en fast störningskälla.²⁹⁴

Sammanfattningsvis anser jag att ett rimligt antagande är, sett i ljuset av regleringen kring miljöfarlig verksamhet, att ett vrak innehållande miljöfarliga ämnen på havsbotten bör ses som en fast störningskälla och därmed också en miljöfarlig verksamhet.

4.5 Efterbehandlingsansvar

4.5.1 Förorenings- och förvaringsfallen

I 10 kap. MB finner vi regleringar gällande det efterbehandlingsansvar som verksamhetsutövaren är ansvarig för.²⁹⁵ Dessa bestämmelser reglerar verksamhetsutövares och fastighetsägares ansvar för utredning och efterbehandling av mark och vatten som skadats och/eller förorenats av en verksamhet.²⁹⁶

I och med miljöansvarsdirektivets antagande år 2004 genomfördes det år 2007 en del förändringar i tionde kapitlet. Huvudsakligen skedde en utvidgning av lagen. Nu omfattar kapitlet även miljöskador av andra störningar än föroreningar, såsom allvarliga miljöskador på vattenmiljön och på den biologiska mångfalden av skyddade arter och naturliga livsmiljöer.²⁹⁷ För de händelser som skett före den 1 augusti 2007, eller som ägt rum senare men härrör från en verksamhet som avslutats före den 1 augusti 2007, gäller fortfarande de äldre bestämmelserna i fråga om miljöskador som bland annat orsakats av utsläpp.²⁹⁸

²⁹³ Lindström (2006), s. 15.

²⁹⁴ Statskontoret (2008), s. 30 och 41.

²⁹⁵ Se även 2 kap. 8 § MB.

²⁹⁶ 10 kap. 1 § MB.

²⁹⁷ Wik.

²⁹⁸ Naturvårdsverket (2012), s. 12.

Tionde kapitlet reglerar både föroreningsfall och förvaringsfall.²⁹⁹ Vid ett föroreningsfall har det i 10 kap. 1 § 1 st. MB och i Miljööverdomstolens dom MÖD 2010:17 konstaterats att kapitlet är tillämpligt när det har *konstaterats* att ett område är förorenat. Det räcker inte ens med att en misstanke om att förorening har skett. Vidare måste det *finnas en risk* för att det förorenade området kan medföra en skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.³⁰⁰

Begreppet förvaringsfall är byggt på praxis från 1970-talet. Förvaringsfall innebär förvaring av ämnen som i framtiden kan leda till föroreningar i mark och vatten eller ge störningar i omgivningen. I och med detta är det en miljöfarlig verksamhet.³⁰¹

En miljöfarlig verksamhet ska, utifrån ovan nämnt, ses ur ett långt tidsperspektiv där exempelvis passiv användning av en mark fortfarande kan ses som en användning enligt lagens terminologi.³⁰² Av vikt är att se till den efterföljande bedömningen av föroreningens skadlighet mot människan och miljön. Det är tillräckligt att visa på en *risk* för sådan skada.³⁰³

En bedömning av den efterföljande föroreningen får göras utifrån den allmänna erfarenheten av sådana föroreningars spridning och de speciella förutsättningarna i området.³⁰⁴ Det har i prop. 1997/98:45 om införandet av vår miljöbalk diskuterats att ett förvaringsfall oftast brukar ses som ett fall för efterbehandling, trots att det inte nödvändigtvis måste vara så. Ett förvaringsfall kan normalt sett istället ses som en pågående miljöfarlig verksamhet istället för en redan skedd miljöskada.³⁰⁵

Ett exempel på ett långtidsperspektiv är fallet RÅ 1997 ref. 12 angående upptäckten av spillolja i en brunn på en fastighet som hade sålts av en kommersiell verksamhet till två privatpersoner. Fastigheten hade tidigare bedrivits såsom en bilverkstad. Vid tiden då fastigheten såldes fanns på marken en brunn innehållande miljöfarliga restprodukter från verksamheten i form av spillolja som köparna upptäckte några dagar efter tillträdesdagen. Senare framkom även att ett antal oljefat förvarades på fastigheten. De tidigare ägarna förnekade all kännedom om oljan och de nya ägarna blev

²⁹⁹ Begreppet "förvaringsfall" definierades för första gången i nyss nämnda rapport. Begreppet har sedan dess blivit allmänt vedertaget och förekommer bland annat i förarbeten och praxis (se exempelvis prop. 1997/98:45, del I, s. 107 och MÖD 2010:10 och 2010:11); Naturvårdsverket (1994), s. 137.

³⁰⁰ MÖD 2010:17

³⁰¹ Darpö (2001), s. 75.

³⁰² Ibid., s. 75.

³⁰³ Ibid., s. 62.

³⁰⁴ Ibid., s. 62.

³⁰⁵ Prop. 1997/98:45 del 1, s. 361.

ålagda att betala för den bortforsling och sanering som behövde göras. Både länsstyrelsen och koncessionsnämnden ansåg att ansvaret låg på makarna, fallet överklagades därefter till Regeringsrätten.³⁰⁶

Domstolen konstaterade först och främst att det var tal om en miljöfarlig verksamhet eftersom risk fanns att oljan skulle läcka ut och förorena omgivande miljö. En viktig faktor här var att de nya köparna vid tiden för köpet hade visshet om fastighetens tidigare användning och vid en noggrannare undersökning hade oljan med största sannolikhet kunnat upptäckas. Makarnas försvar, att de inte hade någon del i att oljan tillförts fastigheten, lades det inte någon vikt vid då innehavet av den miljöfarliga oljan är av central betydelse vid ett förvaringsfall. Eftersom åtgärderna för bortforsling var ekonomiskt rimliga och miljömässigt och tekniskt motiverat ansåg domstolen att detta skulle åläggas makarna istället för de tidigare ägarna som hade lagt kemikalierna i brunnen.³⁰⁷

Vid avgörandet av ovanstående rättsfall låg miljöskyddslagens 1 och 5 §§ till grund. Om denna situation hade uppstått idag hade istället 2 kap. 3 § och 9 kapitlet MB varit aktuella. Vid en faktisk förorening hade istället 10 kapitlet MB varit tillämpligt.³⁰⁸ Kapitel 9 och 10 sägs komplettera varandra, reglerna om förorenade områden kompletterar de krav som gäller för den miljöfarliga verksamheten, i de fall som verksamheten har orsakat en förorening.³⁰⁹

Sammanfattningsvis kan sägas att 10 kap. MB endast är tillämpligt i de fall då marken eller vattnet redan har förorenats av ett oljeläckage.³¹⁰ Kapitel 10 ska alltså tillämpas gällande fördelningen av ansvar och skälighetsbedömningen med avseende på undersökningen och efterbehandlingen av ett förorenat område.³¹¹

Såsom stadgat i prop. 1997/98:45 om den nya miljöbalken och i RÅ 1997 ref. 12 ska både förorenings- och förvaringsfall omfattas av tionde kapitlet, men endast sådana förvaringsfall som medfört en förorening.³¹²

I ljuset av fallet med oljan i brunnen tycker jag att frågan ska ställas vad som egentligen skiljer förvaring av miljöfarliga ämnen på land jämfört med en sådan förvaring i vattnet eller på havsbotten, sett både ur ett juridiskt och praktiskt perspektiv. Den underlåtelse som sker i och med att vraket lämnas

³⁰⁶ RÅ 1997 ref. 12.

³⁰⁷ Ibid.

³⁰⁸ Darpö (2001), s. 75; Michanek och Zetterberg (2008), s. 275 ff.

³⁰⁹ Darpö (2001), s. 63.

³¹⁰ Darpö (2001), s. 62; Michanek och Zetterberg (2008), 277.

³¹¹ Darpö (2001), s. 63.

³¹² Prop. 1997/98:45 del 2, 118.

kvar på botten innebär att den skadliga oljan från den miljöfarliga verksamheten dumpas på ett sätt som kan liknas med handlingen att gräva ner spillolja i en brunn på tomt.

Jag anser således att vrak som innehåller olja är att ses som en fast störningskälla och alltså är en miljöfarlig verksamhet som även torde definieras såsom ett förvaringsfall. I många fall tror jag även att det miljöfarliga vraket har en skadlig påverkan på djur och växter runt omkring.

Tionde kapitlet är enligt lagkommentaren till 1 § tillämplig på utsläpp som ger upphov till skador på den biologiska mångfalden på djur och växtarter, därav anser jag att denna situation möjligen skulle kunna jämföras med en förvaringsfall enligt tionde kapitlet MB.

4.5.2 Ansvar vid efterbehandling

I 10 kap. 2 § MB stadgas den huvudsakliga principen om vart ansvaret ska kanaliseras vid en miljöskada, nämligen principen att *förorenaren betalar*. I de fall där någon annan än förorenaren utför saneringsåtgärderna, exempelvis staten, är tanken att notan ändå ska hamna i händerna på förorenaren.³¹³

Principen tas även upp i 2 kap. 8 § MB, de olika paragraferna riktar sig dock till olika syften. 2 kap. 8 § MB redogör för både ansvar vid redan uppkomna skador och avseende förebyggande åtgärder, medan 10 kap. 2 § MB endast avser redan uppkomna skador.

Ansvaret enligt 10 kap. kanaliseras i två steg. Till en början ska adressaten utredas, därefter bedöms omfattningen av ansvaret efter en skälighetsavvägning enligt 10 kap. 4 § MB. För ansvar gäller en omvänd bevisbörda, det vill säga den som hävdar att föroreningarna inte medför någon risk, har bevisbördan för att så är fallet.³¹⁴

I RÅ 1997 ref. 12 kan vi dock se att det var de nya fastighetsägarna som blev betalningsskyldiga för saneringen trots att det var de tidigare ägarna som bedrivit miljöfarlig verksamhet. I domslutet fanns en skiljaktig mening angående detta. Regeringsrådet Holstad menade att utifrån förarbetena till miljöskyddslagen ska en fastighetsägare inte kunna göras ansvarig för att en tidigare fristående verksamhetsutövare dumpat miljöfarligt avfall på fastigheten, utan nuvarande ägares vetskap. Den aktör som ska bli ansvarig är den som utfört handlingen.³¹⁵

³¹³ Michanek och Zetterberg (2008), s. 274.

³¹⁴ Darpö (2001), s. 62.

³¹⁵ Prop. 1985/86:83, s. 53.

Utifrån Holstads skiljaktiga mening bör man dock uppmärksamma att utifrån omständigheterna i propositionen hade en miljöskada redan skett, i RÅ 1997 ref. 12 fanns det endast risk för att en sådan skada skulle ske.³¹⁶

4.5.3 Preskription

Efterbehandlingsansvaret har enligt 10 kap. 8 § MB ingen preskriptionstid. Preskriptionslagen är helt enkelt inte tillämplig på sådant ansvar. Bakgrunden till detta var att efterbehandling inte handlar om pengar och därav bör dessa regler inte underkastas samma regler som vanliga penningfordringar.³¹⁷

Helt sant är det inte att efterbehandlingsansvaret inte handlar om pengar. Ansvaret innebär oftast en skyldighet att ersätta sådana kostnader för nödvändiga efterbehandlingsåtgärder. Sett i ljuset av målparagrafen om en hållbar utveckling för framtiden kan det dock ses som rimligt att mer vikt läggs på att åtgärderna faktiskt görs, då de värden som kan gå förlorade ofta är svårersättliga för vår miljö. Samtidigt är målen i paragrafen är så pass långsiktiga att det sammanfattningsvis är sannolikt att ansvaret för efterbehandling aldrig upphör.³¹⁸

4.6 Ansvar vid konkurser

Den rättspraxis som utvecklats av koncessionsnämnden under 1970-och 1980-talen har även fått betydelse för utvecklingen av miljöansvaret vid konkurser.³¹⁹ En fråga som kan uppstå vid en konkurssituation är vilket eventuellt ansvar konkursboet får. Enligt praxis har konkursboet ett preventivt ansvar för att förhindra uppkomst av skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.³²⁰

Enligt koncessionsnämndens uttalanden är konkursboet rätt adressat för kraven på att omhänderta efterlämnat avfall i sådana situationer där kemikalier lämnats i kärl. Paralleller kan dras till rättsfallet RÅ 1997 ref. 12 där spillolja lämnats i en brunn på fastigheten. Skillnaden var dock att i RÅ 1997 ref. 12 hade verksamheten inte tagits över av ett konkursbo utan av nya ägare.

³¹⁶ Jmf. RÅ 1997 ref. 12 och prop. 1985/86:83, s. 53.

³¹⁷ Prop. 1997/98:45 del 1, s. 360.

³¹⁸ Ibid., s. 360.

³¹⁹ Darpö (2001), s. 77.

³²⁰ Darpö (2003), s. 44 f, se även Bjällås & Rahmn (1991), s. 141 ff.

Utgångspunkten är att konkursboet är ansvarig trots att någon fortsättning på den kommersiella verksamheten inte har skett. Konkursboet ska därmed även anses vara utövare av den miljöfarliga verksamheten i enlighet med 9 kap. 1 § MB.³²¹ Kärnan ligger i rådigheten. Konkursboet måste ha faktisk och rättslig rådighet över den miljöfarliga verksamheten.³²² Darpö menar vidare att det därför inte spelar någon roll huruvida konkursboet haft tillräckliga, eller ens några, ekonomiska medel för övertagandet.³²³

Koncessionsnämnden har vidare framhållit i ett rättsfall från 1992 att det inte kan anses orimligt att ställa krav på konkursboet gällande bekostande av bortforsling av exempelvis oljetunnor då en sådan kostnad sannolikt inte har någon reell effekt på boets tillgångar.³²⁴

4.7 Förlista fartyg före år 1969

Vid övergångsbestämmelserna i lag (1998:811) om införande av miljöbalken sattes en gräns vid 30 juni 1969.

Enligt Darpö ska en verksamhetsutövare som inte bedrivit *aktiv* verksamhet efter denna tidpunkt inte ställas till efterbehandlingsansvar. Tidigare ägare till vrak kan inte heller ställas till ansvar om denne har frånhänt sig vraket innan nyss nämnda datum och vars verkningar fortfarande pågick när miljöbalken trädde i kraft 1 januari 1999.³²⁵

Denna regel ska även gälla vid de situationer då ägaren var fartygsägare då olyckan som ledde till att fartyget blev vrak inträffade.³²⁶ Detta innebär att miljöbalken är verkningslös mot äldre vrak som ännu inte har börjat läcka olja.³²⁷

Enligt mig låter denna bestämmelse i miljöbalken rimlig då verksamhet som förts mycket tidigare än 1969 inte hade samma mål och regleringar kring miljö och miljöförstöring som vi har idag. Våra nutida framtidsutsikter gällande miljön och vilken påverkan kommersiella aktörer har till havs skiljer sig till stor del i vad utsikterna var under, exempelvis, industrialiseringen då havs- och sjörettens lagar började reformeras.

³²¹ MÖD 2002:16 och MÖD 2010:23, se även NJA 2006 s. 662.

³²² Darpö (2001), s. 77.

³²³ Darpö (2003), s. 54.

³²⁴ KN B 250/92 – Saltsyramålet.

³²⁵ Darpö (2001), s. 86; 1 och 8 §§ lag (1998:811) om införande av miljöbalken.

³²⁶ Darpö (2001), s. 86; 1 och 8 §§ lag (1998:811) om införande av miljöbalken.

³²⁷ Darpö (2001), s. 86.

5 Analys och slutsatser

5.1 Inledning och bakgrund

Som framförts i mitt inledande kapitel, är mitt första syfte med denna uppsats att analysera rättsläget gällande ansvaret vid miljöfarliga vrak där någon ägare inte kan identifieras. Vidare är mitt andra syfte att diskutera den eventuella påverkan Vrakborttagningskonventionen kommer att ha på det svenska rättsläget gällande vrak. För att nå mina övergripande syften ska gällande lagstiftning beskrivas utifrån ett *de lege lata*-perspektiv, för att jag därefter ska kunna föra en diskussion ur ett *de lege ferenda*-perspektiv.

Strukturen i detta kapitel har delats upp i två större avsnitt utifrån de perspektiv jag valt. Därefter avslutas kapitlet med ett avsnitt med egna kommentarer. För att besvara mina fyra frågeställningar har avsnitt 5.2 och 5.3 delats in i två vardera underavsnitt. Mina frågeställningar besvaras såsom de uppställts i avsnitt 1.2, med undantaget att de två första frågeställningarna besvaras tillsammans (5.2.1). Min sista frågeställning besvaras i avsnitt 5.3.1.

Som ovan framgått, är de sjörättsliga och de miljörettsliga reglerna i det närmaste parallella när det kommer till ett fartygs utsläpp. Men utan en heltäckande direkt tillämplig lagstiftning kommer rättsområdet fortfarande att vara oklart. Regeringen och myndigheter i Sverige har i flera år uttalat sig kritiska mot den nuvarande vraklagstiftningen. De anser den vara oklar och ofullständig. Justitiekanslern har även menat att det är otillfredsställande att inte *en* myndighet har det övergripande ansvaret vid borttagandet av vrak utan identifierad ägare och att frågor kring detta nu bestäms från fall till fall.

Ur ett praktiskt perspektiv ligger det enligt Sjöfartsverket 31 reellt miljöfarliga vrak runt Sveriges kuster. Siffran har framkommit genom en av de många rapporter som under de senaste åren utarbetats i syfte att säkerställa vår marina miljö och för att få fram så pass mycket underlag som kan behövas för att påbörja ett nytt lagstiftningsarbete. Det framgår inte hur många av dessa 31 vrak som inte har en identifierbar ägare.

Avlägsnandet av de miljöfarliga vraken utgörs av en lång kedja av bestämmelser och försök för att skydda både den marina miljön och upprätthålla sjösäkerheten. Det övergripande syftet med de internationella och de nationella bestämmelserna är att uppnå dessa två mål. För att specifikt kunna lagstifta på detta område måste problemen med miljöfarliga vrak ses i ett större lagstiftningsperspektiv och därefter diskuteras utifrån detta.

Mitt arbete är fokuserat på vrak i svenska vatten. När fartyg förliser sker detta oftast i ett lands territorialvatten eller i dess ekonomiska zon. Jag har således undantagit vrak belägna på det fria havet. I denna zon är havet fritt för alla att använda och ägs inte av någon särskild stat. På denna zon gäller därför inte några nationella lagar. När det kommer till vår svenska nationella rätt är det viktigt att försöka lösa frågor rörande vrak och vrakborttagning där. Med detta sagt, är det fortfarande viktigt att inse fördelarna med ett internationellt samarbete länder emellan.

I den internationella rätten har det länge varit oomstritt att varje stat har, med vissa begränsningar, möjlighet att besluta om de regleringar staten själva vill ska gälla på sitt territorialhav. När det kommer till den ekonomiska zonen är dock kuststatens jurisdiktion mer begränsad. Här är det viktigt att kuststaten endast tillämpar den reglering som är i linje med den internationella regleringen. En liknelse kan dras till utformandet av Vrakborttagningskonventionen. Enligt konventionen har friheten att reglera om vrakborttagning i den ekonomiska zonen täppts till för de ratificerande staterna.

Ur detta sammanhang är det intressant att se huruvida Sverige använt möjligheten att utnyttja sin jurisdiktionsrätt till det yttersta, för att kunna lösa de problem som kan uppstå när miljöfarliga vrak ligger på havets botten och vad som kommer att förändras efter en eventuell ratificering av Vrakborttagningskonventionen.

5.2 Sammanfattning *de lege lata*

5.2.1 Vrakansvaret vid miljöskador och en uttömmande lagstiftning

Som en inledning till detta avsnitt kan en sammanställning av de primära aspekterna av den internationella fartygs- och vrakrätten vara på sin plats. Som ovan nämnt har dessa till syfte att:

- skydda den marina miljön i sin helhet,
- förhindra fartygsolyckor genom konventioner om säker sjöfart och navigering,
- förhindra miljöskador från att få långtgående skadliga konsekvenser på den marina miljön,
- erbjuda stater till att ingripa vid fartygsolyckor som har farliga effekter på havs- och kustmiljön hos den drabbade staten,

- stadga en skyldighet för staterna att samarbeta med hänsyn till målet att skapa ett övergripande skydd för den marina miljön, och
- harmonisera vrakrätten och med det främja ett skyndsamt borttagande av vrak.

Vad gäller de konventioner som tagits upp i avsnitt 2.3 är dessa inte direkt tillämpliga på vrak i allmänhet och inte miljöfarliga vrak i synnerhet. Den enda nu gällande konventionen rörande ämnet är Vrakborttagningskonventionen. Trots att syftet med konventionen är att harmonisera de regelverk som finns på området bör den dock ses i ljuset av övriga konventioner. Analogier måste därför i vissa fall dras utifrån de situationer konventionen inte berör.

Den svenska nationella lagstiftningen rörande ansvar för vrak, föroreningar och skador orsakade av vrak och vrakborttagning kan också sammanställas i en kort lista:

- Sjöfartsverket har möjlighet att begära att ägaren avlägsnar vraket om risk finns för att fartyget orsakar en miljöförstöring.
- Sjöfartsverket har vidare det övergripande ansvaret när det kommer till vrakborttagning i de fall vrakägaren inte agerar och vraket utgör en fara för fiske eller sjöfart.
- Ägaren till fartyget har det primära ansvaret för skador som orsakas av vraket.
- Fartygsägaren är strikt ansvarig för oljeföroreningar orsakade av fartyget. Det strikta ansvaret försvinner inte på grund av att fartyget förliser och ägaren är därmed även ansvarig när en förorening sker från vraket.
- Kustbevakningen har enligt det nuvarande regelverket ansvar för de åtgärder som ska göras vid ett faktiskt utsläpp, oavsett om de kommer från nyligen förlista fartyg eller vrak.
- Ingen reglering finns för ansvar vid vrak som ännu inte har läckt ut olja. Det innebär att tydliga regler rörande förebyggande åtgärder saknas.

För närvarande saknas en övergripande rättslig ram och en uttömmande lagstiftning på området, nationellt som internationellt. Mycket av vad som framkommit i detta arbete visar på att de regleringar vi förlitar oss på idag kommer från analogier från olika fartygslagstiftningar, praxis, sedvänja och från generella miljörättsliga hänsynsregler. Viktigt är också att många av dessa rättskällor är gamla och omoderna.

Trots detta finns det idag en lång rad bestämmelser angående förebyggande av skador vilka dock inte gäller vid förebyggandet av oljeläckage från vrak med en oidentifierad ägare. De bestämmelser som trots allt finns, är bland annat, förebyggande regler om kollisioner och överlastning av fartyg. Dessa regler leder således indirekt till förebyggande åtgärder för att inte nya vrak ska uppkomma.

Vad gäller nya vrak är både Vrakborttagningskonventionen och miljöbalkens nuvarande reglering tillämpliga, men inte på fartyg förlista under exempelvis andra världskriget. Vad det gäller äldre vrak är istället övriga lagar aktuella, såsom kulturmiljölagen (1988:950). Det kan således sägas att moderniseringen av den marina miljölagstiftningen inte har nått den punkt där äldre vrak anses vara en viktig källa till marin förorening. Detta är något som jag inte anser är bra eftersom vi, i och med detta, är tillbaka i mentaliteten ”out of sight, out of mind” som var tydlig under större delen av 1900-talet.

Den primära utgångspunkten när det kommer till vrakansvar är att ansvaret kanaliseras till ägaren. Detta finner vi både i de internationella som de svenska nationella sjörättsliga reglerna, men även inom miljörätten där principen om *förorenaren betalar* som huvudregel är grundläggande.

Utifrån rättsfallet RÅ 1997 ref. 12, där spillolja upptäcktes i en brunn på en fastighet, kan slutsatsen gällande vrak dras att det inte spelar någon roll att ansvaret från den som aktivt handlat övergår till en ny ägare och att denne senare får stå för kostnaderna för åtgärderna. Men detta gäller dock sannolikt endast när en *risk* finns för att en förorening ska ske och inte när en förorening redan skett.

Skillnaden mellan risken för en skada och en redan skedd skada kan sammanfattas utifrån rättsfallets domslut och skiljaktiga mening. I de fall ett oljeläckage redan har läckt ut spelar det ingen roll att ägaransvaret har övergått från den verksamhet som orsakat föroreningen till en ny ägare. Det är i dessa fall som principen om *förorenaren betalar* blir aktuell. När endast en risk finns för ett oljeläckage är principen inte tillämplig.

Ett av de argument som fördes mot Vrakborttagningskonventionen var, att problematiken ansågs för snäv för att en uttömmande lagstiftning skulle vara proportionell. Trots detta måste ”out of sight, out of mind”-mentaliteten försöka suddas ut. Ett icke uttömmande regelverk rörande så pass stora riskmoment, som miljöfarliga oljefyllda vrak trots allt är, måste anses, enligt min mening, vara tanklöst. De stora risker och konsekvenser som kan komma av ett oljeläckage från stora kommersiella fartyg är enorma. Exempel på risker och konsekvenser är en framtida utrotning av djur- och växtlivet i

kringliggande miljöer samt påverkan av olika ekosystem för generationer framöver.

5.2.2 Vem ska betala notan för tömning och sanering?

Att ansvaret ligger hos fartygsägaren är, enligt mig, grundläggande. Vid den situationen där en ägare inte kan identifieras eller hittas kan det därför vara svårt att få betalt för åtgärderna som behövt göras på grund av vraket och dess innehåll. De primärt ansvariga myndigheterna som enligt Sjöfartsverket ska ta ansvar vid borttagande av ett miljöfarligt vrak, då ägaren underlåter att göra detta, är:

- Sjöfartsverket vid situationen när ett fartyg förliser och ger upphov till en sjöräddningsinsats och efterföljande sanering.
- Kustbevakningen, kommunen och länsstyrelsen vilka har det övergripande ansvaret vid åtgärder mot utsläpp av olja, både i vattnet och i de fall oljan når land.

Ovan nämnda myndigheter ska således agera, men den slutliga notan för åtgärderna ska betalas av ägaren. I de fall någon ägare inte kan identifieras eller inte hittas, är det svårt att veta vilken ansvarig myndighet som i så fall i slutändan ska stå för betalningen. Jag tror inte att någon av dessa myndigheter i sina budgetar har reserverat medel för sådana fall.

Problemet är något som har varit uppe för diskussion sedan 1970-talet i frågan om huruvida en ny lagstiftning ska utformas i Sverige. Den kritik som lagts fram mot Vrakborttagningskonventionen har även belyst problematiken kring ägare som inte kan hittas. Vad det gäller vrak härrörande från äldre tid är det ofta så att någon ägare inte kan anträffas eller för den delen identifieras vilket bidrar till vederbörande inte är åtkomlig för ersättningskrav.

När det kommer till äganderätten för ett vrak är det vid nyare vrak istället ovanligt att det ses som ägarlöst. Vårt nuvarande nationella regelverk är relativt strängt. Fartygsregister och försäkringar hjälper oss att på ett enkelt sätt undersöka vem som äger ett fartyg och senare även vraket. Olika länders fartygsregister har dock olika kvalitet vilket kan avsevärt försvåra identifieringen av ägaren.

En ägare som vårdar sitt fartyg och bemannar det med rätt kompetent besättning samt följer alla internationella regler minimerar ju på så vis risken att fartyget blir ett vrak. Däremot finns det andra sorters ägare som istället väljer den ”lättare” vägen och kanske tummar på alla regler. Dessa fartyg har

sålunda större risk att bli vrak. I dessa situationer är risken troligtvis större att man inte, trots register och regler av olika kvalitet, kan identifiera ägaren, finna någon som företräder dem eller som kan svara för kostnaderna för hanteringen av vraket.

Sammanfattningsvis kan det sägas att det enligt de svenska reglerna är lätt att identifiera ägaren till vraket. Trots att man kan identifiera ägaren, kan ägaren eller dess företrädare vara omöjliga att nå. På grund av detta finns det inte heller någon möjlighet att få betalt. Sett i det stora perspektivet är det därför en klen tröst att en ägare enkelt går att identifiera.

Det är svårt, om ens möjligt, att avsäga sig äganderätten till ett fartyg. Att lämna fartyget vind för våg är sålunda ingen utväg för den som vill undgå betalningsansvar för vraket. De regleringar som idag finns tillgängliga har ju till syfte att vid ett avsägende av ett ägarskap så ska egendomen alltid övergå till en ny ägare. Men detta omöjliggör, som sagt, inte att en ägare till vraket inte går att finna.

Därför är det viktigt, i de situationer där någon ägare inte kan identifieras eller hittas, att en tydlig lagstiftning finns till hands för att reglera vilken eller vilka myndigheter som ska vidta de *förebyggande åtgärderna* med vraket som krävs för att undvika den miljöpåverkan som kan uppkomma. En miljöpåverkan som kan vara katastrofal. Det är dessutom viktigt att det finns regler för var kostnaderna ska hamna tills dess att betalning kan erhållas från ägaren. Samtidigt som regler rörande de situationer där någon betalning inte kan komma från ägaren eftersom ägaren inte går att identifiera, nå eller har betalningsförmåga måste regleras.

De maritima zonerna som redogjordes för i avsnitt 2.2, utgör en viktig del i vem eller vilka som ska ta ansvar för vrak i de fall ägaren inte gör det. Då zonerna inte utgör ”meterprecision” kan det medföra osäkerhet. Detta kan i sin tur medföra att myndigheterna underlåter att agera då osäkerhet kring ansvarsområden uppstår. Osäkerheten och underlåtenheten att agera kan även medföra att myndigheter ser en chans att lämpa över problemet på någon annan, eftersom något uttryckligt samarbete mellan myndigheterna idag inte finns på detta område.

Förenklat kan det sägas i svensk rätt att:

- vrak som ligger på kuststatens *inre vatten* ska tas bort av kommunen,
- vrak som ligger på kuststatens *territorialvatten* står under ansvar av staten vid en borttagning,

- i de fall ett vrak ligger på den *ekonomiska zonen* är statens ansvar beroende av ägarens agerande, vid ägarens underlåtenhet får kuststaten möjlighet att ingripa, och
- på det *fria havet* åligger det ingen stat eller juridisk enhet att ansvara för ett undanröjande av vraket.

Uppställningen ger indikationer på ett flertal problem i samband med miljöfarliga vrak. Huruvida vraket kan orsaka annorlunda skada på det inre vattnet jämfört med på territorialhavet verkar vara en godtycklig tanke, men som det ser ut nu har olika nationella myndigheter ansvar för olika delar av havet. Att baslinjer och övriga linjer som finns för att dela upp de maritima zonerna är raka och jämna torde också det var godtyckligt. Ett primärt statligt agerande på den ekonomiska zonen anser jag därför vara en naturlig del av ansvarsuppdelningen.

5.3 Diskussion *de lege ferenda*

5.3.1 Vrakborttagningskonventionens eventuella påverkan på svensk rätt

I dagens läge är konventionen det enda konkreta steget i riktning mot ett direkt samarbete mellan stater för att hitta en lösning på problemet med miljöfarliga vrak.

Konventionens ikraftträdande så sent som i april 2015 har av naturliga skäl inte hunnit få så stor påverkan på det nuvarande rättsläget. Trots det finns en stor chans att konventionens påverkan på den framtida sjöfarten kommer att vara betydande. Oavsett den kritik som konventionen hittills har fått, är intentionen och utformningen av konventionen ett positivt resultat i ett försök till en enhetlig och tydlig lagstiftning på området kring miljöfarliga fartygsvrak. Även om konventionen inte direkt nämner frågan om miljöfarliga vrak med en oidentifierbar ägare är det ett bra och stort steg i rätt riktning.

För att en konvention ska träda i kraft krävs det oftast att ett flertal stater ratificerar den. Det största problemet med detta brukar vara att många stater har olika utgångspunkter i sin lagstiftning, både politiskt och kulturellt. 25 länder har ratificerat Vrakborttagningskonventionen. För att konventionen på bästa sätt ska få genomslagskraft är det av vikt att många fler länder så snart som möjligt ratificerar den eller i annat fall formar sin nationella lagstiftning att korrelera med konventionens regler. Många av de nu ratificerande länderna är europeiska och få av dem är väl använda flaggstatsländer, det vill säga stater enligt vars lagstiftning fartyget är registrerat. Många icke

europiska länder är flaggstatsländer då dessa allt som oftast har längre kringkostnader för rederierna. Med utgångspunkt i detta, anser jag, att dessa länder med lägre kringkostnader också har lägre eller svagare krav på fartygets och besättningens lämplighet.

Med hänsyn tagen till de konventioner och direktiv som jag tagit upp i tidigare avsnitt, kan det sammanfattningsvis sägas, att de reglerar både det civilrättsliga ansvaret och de bekämpningsåtgärder som kan komma att behövas. Vrakborttagningskonventionen är därför viktig då den strävar efter en mer universell karaktär, likt den strävan som Ansvarighetskonventionen har. Vrakborttagningskonventionen har även fyllt några viktiga luckor i den internationella rätten. Konventionens reglering ska, bland annat, förhindra att miljöpåverkningar orsakade av vrak sker samt försöka harmonisera den internationella lagstiftningen på området. Detta kan ses som en fortsättning på den utveckling vi sett i många andra konventioner och direktiv, såsom exempelvis i Miljöansvarsdirektivet.

Ett fall då Vrakborttagningskonventionen skulle kunna vara till stor hjälp kan belysas med följande exempel. Frågan kan uppkomma huruvida sjölagen eller miljöbalken bör tillämpas i situationer där marina miljöföroreningar skett. Ska detta scenario tillämpas utifrån ”allmän lag gentemot speciallag”? Ytterligare en fråga är då vilken lag i denna situation är att ses som ett fall av speciallag? I de fall huvudfrågan anses vara en förorening orsakad av fartyg torde sjölagen antas vara speciallag. I de fall det däremot antas vara efterbehandlingen av föroreningen som är huvudfrågan får istället miljöbalken företräde. Hade konventionen varit i kraft torde den här problematiken ha kunnat undvikas.

Ett tillträde till konventionen hade bidragit till en mer uttrycklig rätt att tillämpa vrakborttagningsreglerna i konventionen i den ekonomiska zonen med hjälp av ”opt-in”-klausulen. Möjligheten att enligt nuvarande svensk rätt utkräva ett ägaransvar utanför territorialhavet är som nämnt begränsat.

Vilka myndigheter som idag har ansvaret är bland annat beroende på hur allvarligt läget bedöms vara, sett utifrån de rekvisit som finns i de olika svenska nationella reglerna. Eftersom beslut stundtals måste tas vid snabba och akuta händelseförlopp bör dagens reglering ses som mycket diffus och misslyckad. Detta har ju också påtalats av justitiekanslern och i DS 2015:16. Vrakborttagningskonventionen skulle här råda bot på detta. Då förutsätts det i och med ratificeringen att Sverige utser en enda myndighet som blir ansvarig för sådana situationer.

5.3.2 Sammanfattning *de lege ferenda*

I analysen ovan har det framgått att, trots den stränga reglering som finns internationellt och nationellt rörande oljeutsläpp så saknas det, något motsägelsefullt, en reglering för att ta hand om de vrak som än inte har orsakat någon skada. De starka diskussioner som dagligen förs runt om i världen med syfte att förbättra vårt klimat och begränsa de utsläpp som sker måste varje stat börja ta sitt ansvar, även på detta område. En rimlig utgångspunkt är att varje stat ska vara villig att sträcka ut handen för att på så sätt visa att de är beredda att bekosta och göra uppoffringar för att samarbeta med andra stater med det gemensamma målet att förebygga miljökatastrofer även i marin miljö.

På grund av oljans påverkan på miljön är det viktigt att ha en tydlig och enhetlig lagstiftning för att på bästa sätt både förebygga och reparera när olyckan väl är framme. En viktig utgångspunkt, anser jag vara, att ta steget bort från människans allt för ofta använda mentalitet ”out of sight, out of mind”. Paralleller kan dras till *S/S Skytteren* och det konstanta oljeläckage som nu sker från vraket. Utöver detta kan det finnas fler vrak som under de närmsta åren kommer att börja läcka utan att vi märker av det med påföljande svåra angrepp på miljön.

Vrakborttagningskonventionen har fått svensk kritik för att inte vara fullständig. I de fall som det har varit svårt att identifiera ägare till vrak har någon uttrycklig reglering inte stadgats. Konventionens artikel 9 anger dock att vid situationen när en ägare inte kan nås men identifieras, ska den myndighet den nationella staten utser, utföra en vrakborttagning. Fakturan för åtgärderna ska sedan skickas till ägaren. Men i de fall då en ägare inte kan identifieras finns det ingenting i konventionen som stadgar vem som istället ska bära ansvar.

I de svenska rapporter som framkommit sedan konventionen antogs av IMO 2007 diskuteras frågan om vem som bär ansvar i de fall som konventionen missar att reglera. Dessa fall är som ovan nämnt, när en ägare inte kan identifieras. Slutsatserna som presenteras i dessa rapporter är att ansvaret med största sannolikhet kommer att kanaliseras till staten.

Om staten ska överta ansvaret uppkommer finansieringsfrågan, de medel som kommer att krävas för att lösa problemen i praktiken kommer troligtvis behöva tas ut de allmännas budget. Jag anser att en rimlig fråga i detta scenario är, huruvida det kan tyckas vara rimligt att allmänheten genom skatter ska betala tömning och sanering vid ett oljeläckage när ägaren håller sig borta. En lösning, enligt mig, skulle kunna vara att upprätta en fond, likt

Oljeskadefonden. Till Oljeskadefonden ska varje fysisk eller juridisk person, som tagit emot mer än ett visst ton olja i fondstaten, betala en avgift varje år. En sådan lösning hade kunnat vara aktuell att implementera i exempelvis Vrakborttagningskonventionen.

Ytterligare brister i konventionen som uppmärksammats är möjligheten för staterna att använda sig av den så kallade ”opt-in”-klausulen som i skrivande stund endast har tillträtts av 13 av de 25 ratificerande staterna. Bristerna har ansetts vara ett resultat av en tydlig kompromiss mellan åsikter och meningsskiljaktigheter mellan olika stater.

5.4 Avslutande kommentarer

En återkommande fundering som jag har haft under tiden jag arbetat med denna uppsats är, hur kan ett rättsområde så förknippat med negativa miljöpåverkningar, för oss människor och miljön i stort, inte ha reglerats mer ingående? Jag tänker främst utifrån dagens samhälle där intensiva debatter dagligen förs kring miljöpåverkningar, särskilt de negativa miljöpåverkningar som kan komma att avgöra vår framtid.

På grund av hur rättsläget idag ser ut, är det viktigt att för framtiden utveckla en tydlig och effektiv lagstiftning för att på bästa sätt möta allmänhetens krav på rättssäkerhet. Jag delar därför förslaget som, bland annat, lagts fram i utredningen DS 2015:16 om att implementera Vrakborttagningskonventionen i svensk lag. Trots konventionens nuvarande brister tror jag att en utveckling kommer att ske inom de närmsta åren som förbättrar utgångsläget för konventionen. Detta särskilt om fler stater ratificerar konventionen och är öppna för ett fortsatt framtida samarbete.

Det viktigaste, anser jag, är att problematiken tas på allvar här och nu. Att låta bli att agera till dess att konsekvenserna av en stor fartygsolycka kommer att hanteras av olika myndigheter vore olyckligt. De skulle kunna försöka skjuta över ansvaret på varandra. Jag tror dessutom på en ständig inventering och riskbedömning av de vrak som redan nu ligger runt Sveriges kuster. Samtidigt bör en mer noggrann granskning av de kommersiella fartyg som går via våra kuster ske, exempelvis rörande mängd olja och huruvida säkerhetsföreskrifterna är tillräckligt uppfyllda. Detta är en viktig beståndsdel i uppbyggnaden av en enhetlig, effektiv och tydlig lagstiftning på detta rättsområde.

I en sådan framtid skulle varken den internationella eller den svenska nationella vrakborttagningslagstiftningen längre vara på djupt vatten.

Bilaga A

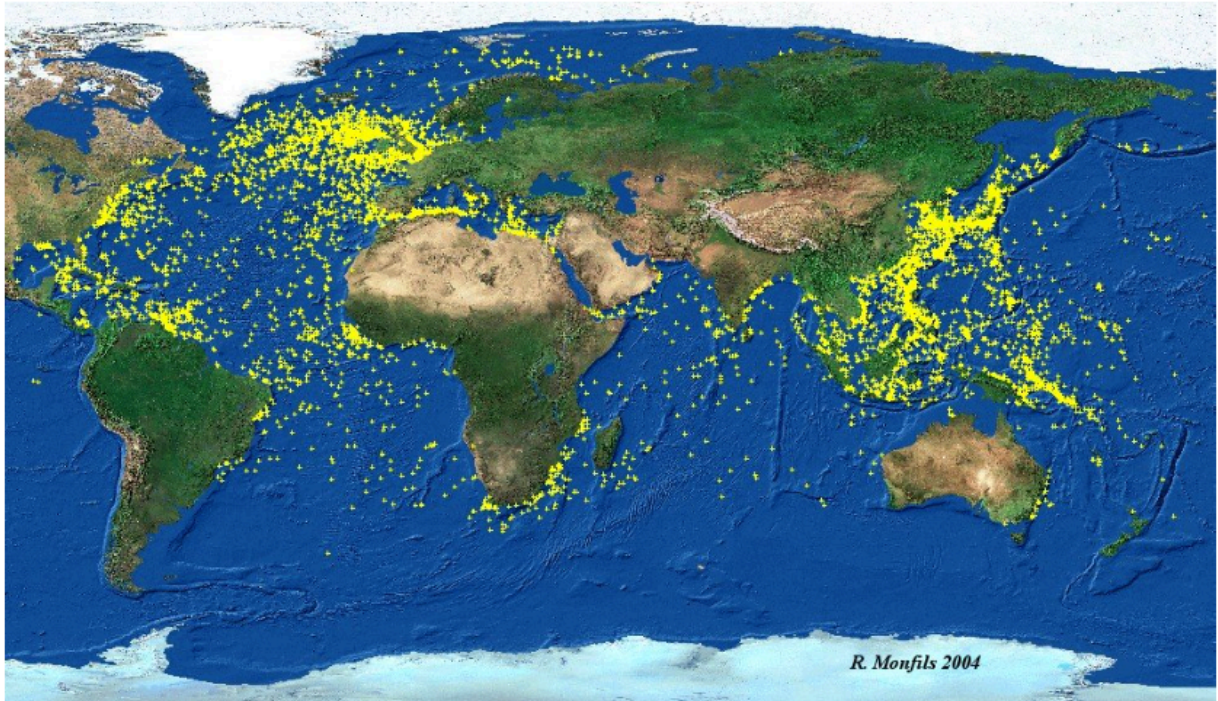


Bild 1. Kartan visar fördelningen av antalet sänkta *fartyg* från andra världskriget.³²⁸

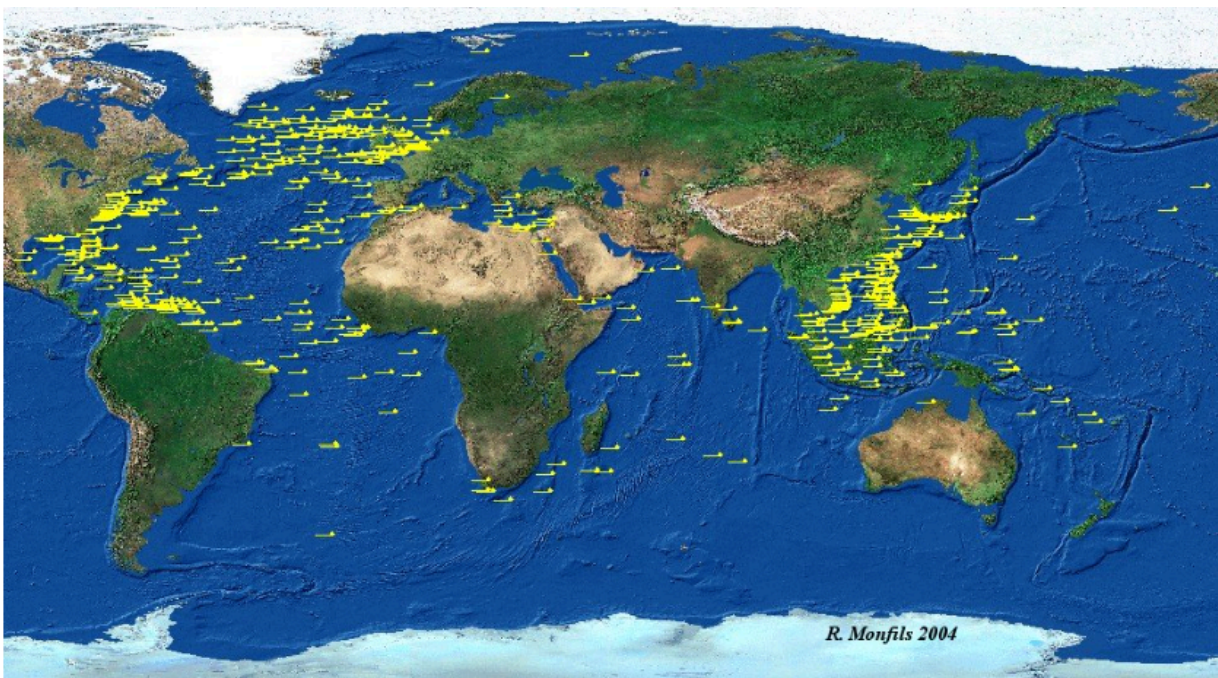


Bild 2. Kartan visar fördelningen av antalet sänkta *tankfartyg* från andra världskriget.³²⁹

³²⁸ Monfils (2004).

³²⁹ Ibid.

Bilaga B

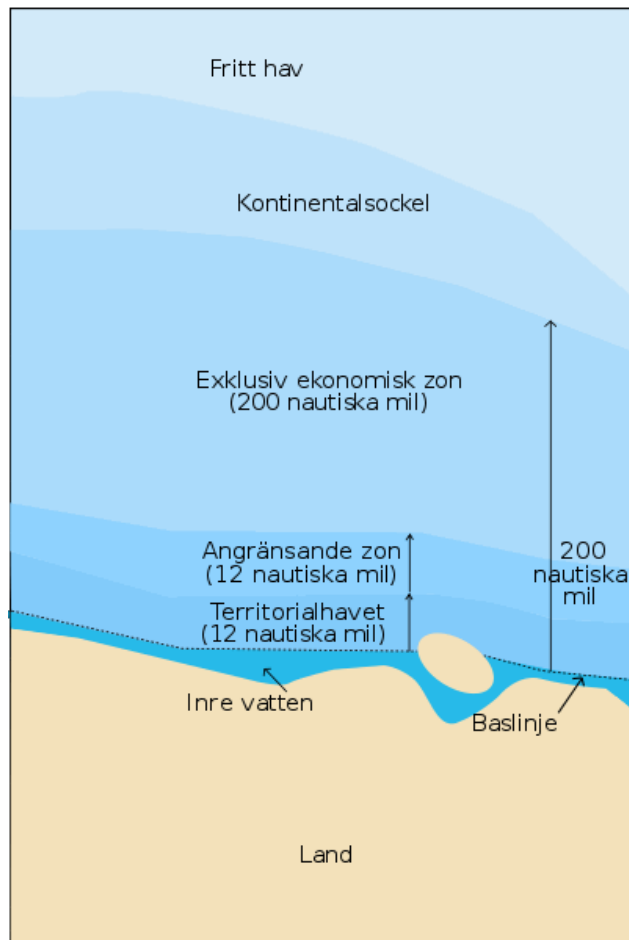


Bild 3. Bilden visar en generell bild av de maritima zonerna.³³⁰

³³⁰ Persson (2015).

Bilaga C



Bild 4. Bilden visar en del av de cirka 300 miljöfarliga vrak som idag ligger runt Sveriges kust.³³¹

³³¹ Svt.se (2014).

Bilaga D

Rusting time bombs

©NewScientist

There are over 8500 potentially polluting wrecks lying on the seabed, nearly 1600 of which are oil tankers. Most of them sank during the second world war

KNOWN
WRECK SITES

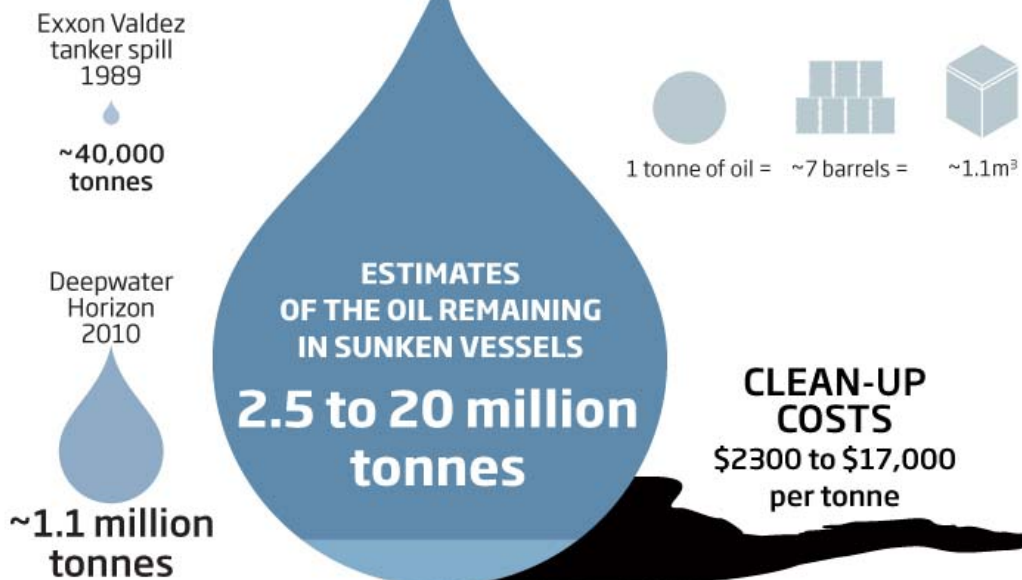
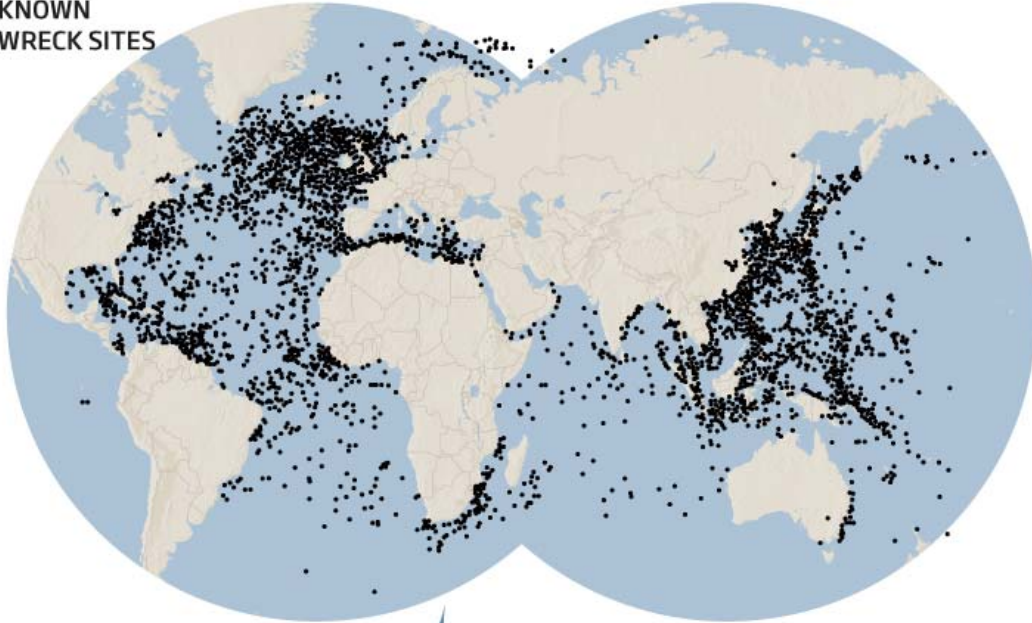


Bild 5. Kartan visar de 8 500 potentiellt miljöfarliga vrak runt om världens kuster. 1 600 stycken av dem är oljetankfartyg.³³²

³³² Hamer (2010).

Käll- och litteraturförteckning

Bibliografi

Anstee-Wedderburn, Jane, *A Consideration of the Implementation of the Environmental Liability Directive to date*, Journal for European Environmental & Planning Law, vol. 4, nr. 3, 2007
[cit. Anstee-Wedderburn (2007)]

Bengtsson, Bertil, *Miljöbalkens återverkningar*, 1. uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2001
[cit. Bengtsson (2001)]

Bergström, Sture (red.), *Juridikens termer*, 9., [rev.] uppl., Almqvist & Wiksell, Stockholm, 2002
[cit. Bergström (2002)]

Birnie, Patricia, Boyle, Alan och Redgwell, Catherine, *International law and the environment*, 3. uppl., Oxford University Press, Oxford, 2009
[cit. Birnie, Boyle och Redgwell (2009)]

Bjällås, Ulf & Rahmn, Thomas, *Miljöskyddslagen: handbok i miljö rätt*, 1. uppl., Allmänna förl., Stockholm, 1991
[cit. Bjällås & Rahm (1991)]

Christensen, Jonas, *Handledning – Miljöfarlig verksamhet*, Naturskyddsföreningen, Stockholm 2012
[cit. Naturskyddsföreningen (2012)]

Churchill, Robin R. & Lowe, Allan V., *The law of the sea*, 3. ed., Manchester University Press, Manchester, 1999
[cit. Churchill och Lowe (1999)]

Darpö, Jan, *Eftertanke och förutseende: en rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden*, Diss. Uppsala: Univ., 2001, Uppsala, 2001
[cit. Darpö (2001)]

Darpö, Jan, *Om ansvar för miljöskulder i mark och vatten: miljöbalkens regler om skyldigheter och ansvar för förorenade områden*, Naturvårdsverket, rapport 5242, Stockholm, 2003
[cit. Darpö (2003)]

de Boer, Jan E., *The Nairobi perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007, CMI yearbook 2007-2008 s. 334-340
[cit. de Boer (2007/08)]

Ebbesson, Jonas, *Den nordiska miljöskyddskonventionens relevans och framtid*, Nordiska Ministerrådet, København, 2003
[cit. Ebbesson (2003)]

Ehrenkrona, Carl Henrik, *Sveriges internationella avtal och dessas genomförande i svensk lagstiftning — några reflexioner*, SvJT 2015 s. 779-793.
[cit. Ehrenkrona (2015)]

Evans, Sverker, *Effekter av olja i marin miljö*, Miljöanalysavdelningen, Naturvårdsverket, 1998
[cit. Evans (1998)]

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob & Brautaset, Lasse, *Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective*, 3. ed., Universitetsforlaget, Oslo, 2011
[cit. Falkanger, Bull och Brautaset (2011)]

Fan, Zhongzhou, *The Legal and Practical Implications of a Draft Convention on Wreck Removal (DWRC)*, World Maritime University, Malmö, Sweden, 2006
[cit. Fan (2006)]

Forsman, B., Hansson, H., Magnusson, K. (2002). *Riskbild för oljeutsläpp och oljepåslag*. Rapport nr 2002 2862-2. SSPA Sweden AB
[cit. Forsman, Hansson och Magnusson (2002)]

Fulton, Thomas Weymyss, *The Sovereignty of the sea: an historical account of the claims of England to the Dominion of the British Seas...*, Blackwood, Edingburgh, 1911
[cit. Fulton (1911)]

Grotius, Hugo, *The freedom of the seas, or, The right which belongs to the Dutch to take part in the East Indian trade*, Lawbook Exchange, Union, NJ, 2001[1916]
[cit. Grotius (1916)]

Howlett, Linda, *Nairobi International Convention On the Removal Of Wrecks, 2007*, CMI yearbook 2007-2008 s. 341-345
[cit. Howlett (2007/08)]

Jacobsson, Måns, *Miljöfarliga sjötransporter: internationella skadeståndsregler*, Stockholm Centre for Commercial Law, Juridiska fakulteten, Stockholms universitet: Jure [distributör], Stockholm, 2015
[cit. Jacobsson (2015)]

Jareborg, Nils, "Rättsdogmatik som vetenskap", Svensk Juristtidning, 2004 s. 1
[Cit: Jareborg (2004)]

Jessup, Philip C., *The law of territorial waters and maritime jurisdiction.: The nature and extent of civil and criminal jurisdiction in marginal seas as evidenced by decisions of national and international courts, statutes, treaties ... Diss., Columbia University.*, Diss., New York, 1927
[cit. Jessup (1927)]

Juridisk Publikation (Producent), (2014, 7 juni). *JP Diskuterar Miljöfarliga Vrak* [Poddsändning]. Hämtad från <http://juridiskpublikation.se/podcaster/> den 9 november 2015.
[cit. Juridisk Publikation (2014)]

Lindström, Patrik, *Vrak i skagerrak, Sammanfattning av kunskaperna kring miljöriskerna med läckande vrak i Skagerrak*, Forum Skagerrak II/Länsstyrelsen Västra Götaland, Vattenvårdsenheten, Vänersborg, Sverige, 2006
[cit. Lindström (2006)]

Michanek, Gabriel och Zetterberg, Charlotta, *Den svenska miljöretten*, 2. uppl., Iustus, Uppsala, 2008
[cit. Michanek och Zetterberg (2008)]

Miljösamverkan, Västra Götaland, *Lagstiftning – miljöbalken och förorenade områden*.
[cit. Miljösamverkan, Västra Götaland]

Mukherjee, Proshanto K. och Brownrigg, Mark, *Farthing on International Shipping*, 4. uppl., Springer, Heidelberg, 2013
[cit. Mukherjee och Brownrigg (2013)]

Naturvårdsverket, *Efterbehandlingsansvar – En vägledning om miljöbalkens regler och rättslig praxis*, 2012
[cit. Naturvårdsverket (2012)]

Peczenik, Aleksander, Aarnio, Aulis & Bergholtz, Gunnar, *Juridisk argumentation: en lärobok i allmän rättslära*, Norstedt, Stockholm, 1990
[Cit. Peczenik (1990)]

Regan, Rob, *When Lost Liners Become Found: An Examination of the Effectiveness of Present Maritime Legal and Statutory Regimes for Protecting Historic Wrecks in International Waters with Some Proposals for Change*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 29 2005
[cit. Regan (2005)]

Rothwell, R, Donald, Stephens, Tim, *The International Law of the Sea*, Hart Publishing, 2010.
[cit. Rothwell och Stephens (2010)]

Rubensson, Stefan. *Miljöbalken*, fjärde uppl., Stockholm: Norstedts, 2008

[cit. Rubensson (2008)]

Sandgren, Claes, *Är rättsdogmatiken dogmatisk?*, TfR 2005, s. 648-656
[Cit. Sandgren (2005)]

Sandgren, Claes, *Vad är rättsvetenskap?*, Jure, Stockholm, 2009
[Cit. Sandgren (2009)]

Sender, Ulf, *Korrosion på skeppsvrak i svenska vatten*, Uppdragsrapport från Swerea KIMAB till Sjöfartsverket, 2011
[cit. Sender (2011)]

Shaw, Malcolm N., *International law*, 6. ed., Cambridge University Press, Cambridge, 2008
[cit. Shaw (2008)]

Shaw, Richard, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, 2008
(<http://www.cmi2008athens.gr/sub5.5.pdf>)
[cit. Shaw (2008)]

Sjöfartsverket, Regeringsuppdrag 2009/4683/tr, *Miljörisker från fartygsvrak*, 2011-01-14
[cit. Sjöfartsverket (2011)]

Sjöfartsverket, *Miljörisker sjunkna vrak – Undersökningsmetoder och miljöaspekter*, Dnr: 1399-14-01942-6, 2014.
[cit. Sjöfartsverket (2014)]

SSPA Sweden AB, *Socioekonomiska effekter av större oljepåslag – Fördjupningsstudie*, Rapport till Räddningsverket, 2005
[cit. SSPA (2005)]

Statskontoret, *Vrak och ägarlösa båtar* (2008:6)
[cit. Statskontoret (2008)]

Tan, Alan Khee-Jin, *Vessel-source marine pollution: the law and politics of international regulation*, Cambridge University Press, Cambridge, 2006
[cit. Tan (2006)]

Tiberg, Hugo, *Båtjuridik*, Norstedt, Stockholm, 1973
[cit. Tiberg (1973)]

Tiberg, Hugo, *Svensk sjörätt: fartyget*, Juristförl., Stockholm, 1989
[cit. Tiberg (1989)]

Tiberg, Hugo, *Vem äger vrak och vrakgods?*, SvJT 2000 s. 972-980
[cit. Tiberg (2000)]

Tiberg Hugo, *Wrecks and Wreckage in Swedish Waters*, Stockholm Institute for Scandinavian Law, 2004.

[cit. Tiberg (2004)]

Tiberg, Hugo, Schelin, Johan & Widlund, Mattias, *Praktisk sjö rätt*, 2. uppl., Jure, Stockholm, 2015

[cit. Tiberg, Schelin och Widlund (2015)]

Vincenzini, Enrico, *International salvage law*, Rev. ed., Lloyd's of London Press, London, 1992

[Cit. Vincenzini (1992)]

Wennerås, Pål, *The enforcement of EC environmental law*, Oxford University press, Oxford, New York, 2007

[cit. Wennerås (2007)]

Wetterstein, Peter, *Redarens miljöskadeansvar*, Åbo akad., Åbo, 2004

[cit. Wetterstein (2004)]

Özçayir, Z. Oya, *Liability for oil pollution and collisions*, LLP, London, 1998

[cit. Özçayir (1998)]

Elektroniska källor

European Commission, (2015, 22 juni). Hämtad 21 november 2015 från: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/EN/1-2015-305-EN-F1-1.PDF>

[cit. European Commission (2015)]

Europeiska kommissionen (2012) om Miljöansvarsdirektivet. Hämtad 5 januari 2016 från:

http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/factsheet/ELD_factsheet_SV.pdf

[cit. Europeiska kommissionen (2012)]

Fartyg, Nationalencyklopedin. Hämtad den 12 oktober 2015 från:

<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/fartyg>

[cit. NE.se om fartyg]

Förenta Nationen, *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 02 January 2015*. Hämtad 7 januari 2016 från:

http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

[cit. FN om Havsrättskonventionen]

Förenta Nationen, *United Nations Treaty Collections*. Hämtad 27 december 2015 från:

https://treaties.un.org/Pages/overview.aspx?path=overview/definition/page1_en.xml - conventions

[cit. FN om konventioner (2015)]

Hamer, Mick, *Why wartime wrecks are slicking time bombs*, New Scientist, volym 2776, 4 september 2010. Hämtad 13 december 2015 från:
<https://www.newscientist.com/article/mg20727761-600-why-wartime-wrecks-are-slicking-time-bombs/>
[cit. Hamer (2010)]

Ihre, Rolf, 2007, *Vrakbortskaffning – några kommentarer*, Passagerar-Redaren, Nr 2, sid 32. Hämtad den 23 november 2015 från:
<http://www.skargardsredarna.se/webroot/pdf/skargardsredaren/PR200702.pdf>
[cit. Ihre (2007)]

IMO. Hämtad den 20 november 2015 från:
[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
[cit. IMO om MARPOL]

IMO. Hämtad den 5 januari 2016 från:
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>
[cit. IMO om Vrakborttagningskonventionen]

IMO, Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. Hämtad den 6 januari 2016.
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>
[cit. IMO (2015)]

Justitiekanslern, *Fråga om vilken myndighet som har ansvaret för bortforslandet av ett övergivet skeppsvrak - uttalanden ang. behovet av lagstiftning på området*, Beslutsdatum 2004-01-12, Diarienummer 383-02-21. Hämtad den 30 november 2015 från:
<http://www.jk.se/Beslut/YttrandenIVissaFragor/383-02-21.aspx>
[cit. Justitiekanslern (2004)]

Kondemnation, Nationalencyklopedin. Hämtad den 4 januari 2015 från:
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/kondemnation>
[cit. NE.se om kondemnation]

Kronofogden, (2015), *Preskription*. Hämtad den 30 november 2015 från:
<https://www.kronofogden.se/Preskription.html>
[cit. Kronofogden (2015)]

LeGresley, Eric, (februari 1993), *The Law of the Sea Convention*, Law and Government Division. Hämtad den 2 december 2015 från:
<http://publications.gc.ca/Collection-R/LoPBdP/BP/bp322-e.htm>
[cit. LeGresley (1993)]

Michel, Jacqueline, Schmidt Etkin, Dagmar, Gilbert, Trevor, Urban, Robert, Waldron, Jon, Blocksidge T., Charles, *Potentially polluting wrecks in marine waters, An Issue Paper Prepared for the 2005 International Oil Spill Conference*, (2005). Hämtad 23 november 2015 från:
http://www.environmental-research.com/erc_reports/ERC_report_16.pdf
[cit. Michel m.fl. (2005)]

Monfils, Rean, *The global risk of marine pollution from WWII shipwrecks : Examples from the seven seas. International Oil Spill conference*, Australia, 2005. Hämtad 9 november 2015 från:
<http://www.seaaustralia.com/documents/The Global Risk of Marine Pollution from WWII Shipwrecks-final.pdf>
[cit. Monfils (2005)]

Norling, Karl och Sköld, Mattias, (2002), *Biologisk mångfald och fiske i Västra Götaland – En underlagsrapport till miljö kvalitetsmålet "Hav i balans samt levande kust och skärgård"*, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårds- och fiskeenheten. Hämtad den 29 november 2015 från:
http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2002/rapport200227_a.pdf
[cit. Länsstyrelsen (2002)]

Riksantikvarieämbetet, hämtad den 6 november 2015 från:
<http://www.raa.se/om-riksantikvarieambetet/vart-internationella-arbete/europaradet>
[cit. Riksantikvarieämbetet (2015)]

Rosengren, Jonas, Sjölagén (1994:1009) 10 kap., lagkommentar not 250, Karnov Internet. Hämtad 21 oktober 2015.
[cit. Rosengren]

Persson, Karin, Bild på de maritima zonerna. Hämtad den 7 januari 2016 från:
<https://webb.folkbildning.net/kina/kina-varlden-syd kinesiska>
[cit. Persson (2015)]

Sveriges dispaschörs hemsida. Hämtad den 9 december 2015 från:
<http://www.dispaschor.se/>
[cit. www.dispaschor.se]

Svt.se, Luning, Sanna, *Gamla skeppsvrak – "tickande miljöbomber"*. Hämtad den 28 december 2015 från: <http://www.svt.se/nyheter/miljofarliga-vrak-forgiftar-hav>
[cit. Svt.se (2014)]

UK P&I Club. Hämtad den 26 december 2015 från:
<http://www.ukpandi.com/knowledge/industry-developments/wreck-removal/>
[cit. (UK P&I-klubb)]

Vrak, Nationalencyklopedin. Hämtad den 12 oktober 2015 från:
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/vrak>
[cit. NE.se om vrak]

Wignell, Katarina (2015). *En tickande bomb under havsytan – världens vrakexperter samlas i Göteborg*, Chalmers.se. Hämtad den 9 november 2015 från: <https://www.chalmers.se/sv/institutioner/smt/nyheter/Sidor/entickande-bomb-under-havsytan.aspx>
[cit. Wignell (2015)]

Wik, Malin, Miljöbalken (1998:808) 10 kap., lagkommentar not 396, Karnov Internet. Hämtad den 9 december 2015
[cit. Wik]

Offentligt tryck

Sverige

Departementspromemoria

DS 2015/16 Avlägsnande av vrak

Statens offentliga utredningar

SOU 1981:8 Översyn av sjölagen
SOU 1975:81 Farliga vrak
SOU 1998:158 Att komma åt oljeutsläppen
SOU 2011:82 Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg
SOU 2006:92 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods

Propositioner

Prop. 1985/86:83 Om ersättning för miljöskador
Prop. 1997/98:45 Miljöbalk
Prop. 2000/01:139 Åtgärder mot förorening från fartyg
Prop. 2003/04:79 Om höjda begränsningsbelopp för redares skadeståndsansvar
Prop. 2011/12:111 Ansvarsförsäkring vid sjötransporter - Om genomförandet av försäkringsdirektivet i svensk rätt
Prop. 2012/13:81 Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Riksrevisionens rapport

RiR 2005:31 När oljan når land – *har staten säkerställt en god kommunal beredskap för oljekatastrofer?*

Sveriges internationella överenskommelser

- SÖ 1983:98 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års
konvention om begränsning av sjörättsligt
skadeståndsansvar
- SÖ 1995:70 1989 års internationella konvention om bärgning

Norge

Noregs offentlege utgreiingar

- NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Rättsfallsförteckning

EU-domstolen

C-378/08

Högsta domstolen

NJA 1978 s. 157

NJA 2006 s. 662

Koncessionsnämnden

KN B 250/92

Miljööverdomstolen

MÖD 2002:16

MÖD 2010:10

MÖD 2010:11

MÖD 2010:17

MÖD 2010:23

Nordiske Domme i Sjøfartanliggender

ND 1971 s. 199

ND 1990 s. 8

Regeringsrätten

RA 1997 ref. 12