

Kopia till
Näringsdepartementet

Justitiedepartementet

Yttrande över Remiss - Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16

Transportstyrelsen tillstyrker i allt väsentligt de förslag som lämnas i den ovan rubricerade departementspromemorian och välkomnar förslaget att Sverige bör tillträda Nairobikonventionen. Transportstyrelsen har dock vissa förslag på mindre justeringar som redovisas nedan.

Förslag till nytt 11 a kap i sjölagen

Definitioner

Fartyg

I och med detta förslag kan sjölagen i det nya kapitlet få en definition av fartyg som inte stämmer överens med övrig reglering i sjölagen. Den föreslagna definitionen, som visserligen bara gäller kapitlet i fråga, avviker från sjölagens traditionella fartygsbegrepp genom att det inte uppställer krav på skrov och styrinrättning. Som en följd kan även pråmar utgöra fartyg och följaktligen räknas som vrak.

Transportstyrelsen anser att lydelsen i den svenska inofficiella översättningen i bilaga 2 är att föredra framför den föreslagna lydelsen, då den sluter närmare an till den engelska. I den engelska språkversionen av definitionen omfattas flytande plattformar, utom när dessa är "... placerade för utforskning (...)". Vad som sägs i kommentaren på sidan 81 i promemorian, dvs. att flytande plattformar eller föremål från sådana inte kan utgöra vrak, förefaller inte stämma med den engelska lydelsen. Definitionen ansluter då i allt väsentligt till definitionen i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.

Sjöolycka

Transportstyrelsen stödjer förslaget att definitionen av sjöolycka även ska omfatta uppsåtliga handlingar, som när ett fartyg avsiktligt sänks.

Vrak

En definition av när ett fartyg inte längre är att anse som ett fartyg, utan istället har blivit ett vrak, saknas i svensk rätt. Nairobi-konventionen har dock inte syftat till att föra in en sådan definition eftersom den inte utesluter att något som kan definieras som ett vrak *samtidigt* kan utgöra ett fartyg enligt andra regelverk. Således bidrar inte definitionen till att klargöra när ett fartyg blir vrak.

Eftersom ett fartyg som har strandat eller som riskerar att stranda eller sjunka fortfarande är ett fartyg enligt andra regelverk (även om effektiva räddningsåtgärder ännu inte hunnit inledas) kommer dessa existerande regelverk att gälla parallellt med vrakreglerna. I praktiken kan de nu föreslagna reglerna om avlägsnande av vrak förväntas få praktisk betydelse först *efter* att akuta åtgärder har vidtagits med stöd av andra regelverk och där det inte kan bli fråga om bärgning av fartyget (exempelvis kommer haveriåtgärder att ha vidtagits och bedömning av miljörisker i enlighet med lagen om åtgärder mot förorening mot fartyg kommer att ha gjorts). I praktiken kommer 11 a kap. sjölagen därmed att tillämpas subsidiärt i förhållande till befintlig reglering. Detta bör om möjligt framgå av lagstiftningen.

Tillämpningsområde

Det geografiska tillämpningsområdet

Av 2 § i det nya kapitlet i sjölagen framgår att konventionens tillämpningsområde, i enlighet med konventionens artikel 3.2, har utsträckts till att gälla även innanför svensk ekonomisk zon. Att reglerna ska tillämpas ”i Sverige” uppfattar Transportstyrelsen som att de ska tillämpas inom Sveriges sjöterritorium (se lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium). Om detta är lagstiftarens avsikt kan tillämpningsområdet behöva förtydligas i paragrafen.

Svenskt sjöterritorium omfattar dels territorialhavet, dels inre vatten. Det inre vattnet består av dels insjöar, vattendrag och kanaler, dels vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför baslinjen. Det är inte självklart att den begränsning som föreslås gälla med avseende på den förstnämnda delen av det inre vattnet uppnår syftet med begränsningen. Av promemorian framgår det att begränsningen av tillämpningen i en del av vårt inre vatten till allmänna hamnar och farleder motiveras med att det skulle bli alltför betungande för såväl fritidsbåtägare som Sjöfarts-

verket att åläggas ett ansvar för avlägsnande av vrak i inlandsvatten där sjöfart till större delen bedrivs av fritidsbåtar. Det finns dock inget självklart samband mellan allmän hamn/farled och kommersiell trafik respektive icke-allmän hamn/farled och fritidsbåtstrafik. Uppskattningsvis 15 till 20 procent av Sveriges relativt stora farleder, dvs. farleder som används även för kommersiell trafik, är inte allmänna. Allmänna hamnar är endast de som tas upp i Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2013:4) och som har inrättats med hänvisning till sin betydelse för den allmänna samfärdseln. Det kan alltså vara så att reglernas tillämplighet inte bör begränsas alls på inre vatten eller att begränsningen inte bör göras utifrån kriteriet allmän hamn/farled. Exempelvis kan lagen möjliggöra att den myndighet som pekas ut som ansvarig åläggs att ange ytterligare hamnar eller farleder där skyldigheten att avlägsna vrak ska gälla. Alternativt kan den ansvariga myndigheten ges *befogenhet* att avlägsna vrak utan att åläggas en skyldighet att göra det.

Det kan i sammanhanget nämnas att Transportstyrelsen har tagit initiativ till en översyn av farleder och farledshållare i syfte att bl.a. klargöra frågor om ansvar för bl.a. utmärkning och underhåll av de farleder som inte betecknas som allmänna.

Statsfartyg

Enligt 2 § andra stycket i 11 a kap sjölagen gäller kapitlets regler inte för statsfartyg som uteslutande används för statsändamål. Av promemorian framgår att det krav på certifikat som gäller för fartyg som ägs av en stat bör inskränkas till statsfartyg som används affärsmässigt. Transportstyrelsens erfarenhet av certifiering av statsfartyg enligt 10 kap och 10 a kap sjölagen visar att detta är svårhanterligt och orsak till svåra gränsdragningsproblem. Det har vidare visat sig att de belopp som täcks av Kammarkollegiets garanti inte motsvarar konventionens krav. Det bör övervägas om gränsdragningen kan tydliggöras i lagstiftningen så att certifiering av statsfartyg kan underlättas.

Rapporter, upplysningar och utmärkning av vrak

Rapporteringskyldighet för befälhavaren vid en sjöolycka finns redan reglerad i 6 kap 14 § sjölagen: sjöolyckor ska rapporteras till Transportstyrelsen. Förslaget att ålägga befälhavaren ytterligare en rapporteringskyldighet till ännu en myndighet riskerar att, i orimligt hög grad, öka den administrativa bördan för befälhavaren. Det bör övervägas om en sådan rapport verkligen behövs med hänsyn till befintliga krav och system för rapportering.

Transportstyrelsen delar utredningens slutsats att det är Sjöfartsverket som bör göra nödvändiga bedömningar om vrak. Det är dock viktigt att andra berörda myndigheter, däribland Transportstyrelsen, först kan vidta de

åtgärder och göra de bedömningar som är hänförliga till fartyget och sjöolyckan. Det är endast de fartyg som verkligen har sjunkit eller skadats så att de inte längre kan användas som fartyg och alltså inte kommer att bärgas som blir kvar att hantera såsom vrak. Även här gäller de kommentarer som finns i avsnittet om vrak ovan.

Riskbedömning

Hänvisningen i sista stycket till 5 § förefaller överflödigt eftersom begreppet risk har definierats i 1 §. Samma skrivning finns i 7 § första stycket.

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

Försäkringsskyldigheten

Det är, såsom förslaget till lagstiftning är formulerat, teoretiskt möjligt för en befälhavare på ett fartyg att hävda att fartyget inte omfattas av försäkringsskyldigheten eftersom man endast trafikerar insjöar, vattendrag eller kanaler men inte några allmänna farleder eller allmänna hamnar inom dessa områden. Det kan finnas exempelvis prämar som har ett sådant begränsat användningsområde.

Certifieringsprocessen

Transportstyrelsen instämmer i utredarens slutsats att kontrollen över att försäkringsskyldigheten uppfyllts bör anförtros Transportstyrelsen. Myndighetens bedömning av resursåtgången, som också framgår av promemorian, bedöms kunna inrymmas i verksamheten med nuvarande bemanning och därmed tas inom ramen för befintligt anslag.

Transportstyrelsen noterar att bemyndigandet i 14 § enbart rör möjligheten att meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökan om certifikat. Det kan dock även finnas ett behov av att kunna meddela andra myndighetsföreskrifter om de krav som behöver ställas vid ansökan om certifikat. Den föreslagna regleringen bör därför kompletteras med ett bemyndigande motsvarande det i 4 och 5 §§ om att regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om prövningen av ansökan om certifikat enligt 12 och 13 §§ eller motsvarande.

Mot bakgrund av erfarenheter från den handläggning av certifikatsärenden enligt 10 och 10 a kap sjölagen som Transportstyrelsen har gjort hittills och med hänsyn till att Transportstyrelsen inte har den specifika kompetens som behövs för en granskning av försäkringsbolag som inte tidigare har godkänts av Finansinspektionen, är det av stor vikt att Finansinspektionen kan bistå Transportstyrelsen med granskningen. Det bör övervägas om ett sådant krav på bistånd ska föras in i lagstiftningen.

Möjlighet att delegera utfärdandet av certifikat

Det finns en möjlighet enligt art 12.3 (a) i Nairobikonventionen att delegera utfärdandet av certifikat. Denna möjlighet förefaller inte reflekteras i den föreslagna lagstiftningen. Med avseende på starka önskemål från sjöfartsbranschen om att Transportstyrelsen ska delegera ytterligare uppgifter inom sjöfartsområdet rekommenderar Transportstyrelsen att de föreslagna reglerna kompletteras på så sätt att de möjliggör att utfärdandet av certifikat får delegeras.

Föreslagen ändring i LÅFF

Transportstyrelsen finner det positivt att förslaget omfattar en möjlighet till tvångsåtgärd vid överträdelse av försäkringsskyldigheten enligt nya 11 a kap sjölagen. Transportstyrelsen förutser dock problem med tillämpningen av den aktuella paragrafen, något som myndigheten tidigare påpekat, bl.a. i samband med remissvar på förslag till ändringar med anledning av HNS-konventionen. I dess nuvarande lydelse ger 7 kap. 6 § lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från (LÅFF) nämligen inte stöd för att belägga fartyg med nyttjandeförbud på den grunden att *certifikat* saknas. Istället anges i bestämmelsen att nyttjandeförbud får beslutas *om försäkrings-skyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts*. Detta innebär att Transportstyrelsens möjlighet att bedriva en effektiv tillsyn över efterlevnaden av försäkringskraven i 10, 10 a, 11 och 11 a kap. sjölagen minskar. Transportstyrelsen anser att redan den bristen att certifikat saknas ombord bör kunna föranleda nyttjandeförbud och att detta bör framgå av den därför avsedda grunden i 7 kap. 6 § LÅFF. Så är fallet vid certifikat som ska finnas enligt 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen.

Beslut i detta ärende har fattats av chefen för GD-staben Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog strategen Katarina Wigler, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef