

# Vrakborttagning i svensk rätt och Nairobikonventionen

En havererad del av den svenska sjörätten?

Jhonnie Kern

Handledare:  
Lars-Göran Malmberg

Juridiska institutionen  
Juristprogrammet HT 2014  
Examensarbete 30 hp

## Innehåll

Förkortningar . . . . .	4
<b>1 Inledning</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund . . . . .	5
1.2 Problemformulering . . . . .	6
1.3 Disposition . . . . .	7
1.4 Metod . . . . .	7
1.5 Avgränsningar . . . . .	11
<b>2 Svensk lagstiftning</b>	<b>12</b>
2.1 Lag om flyttning av fartyg i allmän hamn . . . . .	12
2.1.1 Tillämpningsområde . . . . .	12
2.1.2 Begreppet allmän hamn . . . . .	13
2.1.3 Fartygets flyttning . . . . .	14
2.1.4 Kostnadsansvar . . . . .	15
2.1.5 Möjligheten att skaffa bort fartyget . . . . .	17
2.2 Förordning om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske . . . . .	18
2.2.1 Utgångspunkter . . . . .	18
2.2.2 Vilka fall omfattas? . . . . .	19
2.2.3 Kostnadsansvar . . . . .	20
2.3 Lag om skydd mot olyckor . . . . .	20
2.3.1 Miljöräddningstjänst . . . . .	20
2.3.2 Möjlighet till preventivt agerande? . . . . .	21
2.3.3 Vilka åtgärder kan vidtas? . . . . .	21
2.4 Lag om åtgärder mot föroreningar från fartyg . . . . .	22
2.4.1 Tillämpningsområde . . . . .	22
2.4.2 Åtgärder och kostnadsansvar . . . . .	22
2.5 Miljöbalken . . . . .	23
2.6 Tvingande försäkring . . . . .	23
<b>3 Nairobikonventionen</b>	<b>25</b>
3.1 Utgångspunkter . . . . .	25
3.2 Tillämpningsområde och definitioner . . . . .	26
3.2.1 Vilka fall omfattas? . . . . .	26

3.2.2	Definitionen av konventionsområdet . . . . .	28
3.2.3	Definitionen av fartyg . . . . .	32
3.2.4	Definitionen av vrak och maritimt olycksfall . . . . .	33
3.3	Vilka vrak omfattas? . . . . .	34
3.4	När och hur kan en medlemsstat agera? . . . . .	35
3.5	Åtgärder i enlighet med konventionen . . . . .	37
3.5.1	Rapportering . . . . .	37
3.5.2	Lokalisering och märkning . . . . .	38
3.6	Ägarens ansvar . . . . .	40
3.6.1	Åtgärder . . . . .	40
3.6.2	Kostnadsansvar . . . . .	41
3.7	Ägarens rätt att begränsa sitt ansvar . . . . .	42
3.8	Tvingande försäkring . . . . .	43
3.9	P&I-försäkring . . . . .	45
3.9.1	P&I som försäkringsform . . . . .	45
3.9.2	Allmänt om P&I-försäkring och klubbar . . . . .	46
3.10	Tidsgränser . . . . .	47
3.11	Twistlösning . . . . .	48
3.12	Ikraftträdande . . . . .	48
<b>4</b>	<b>Diskussion</b>	<b>50</b>
4.1	Oklarheter i det svenska regelverket . . . . .	50
4.1.1	Två typfall i svensk rätt . . . . .	50
4.1.2	Tre exempel som belyser bestämmelsernas splittring	51
4.2	Regelsystematik i svensk lagstiftning jämfört med andra rättsordningar . . . . .	53
4.2.1	Engelsk rätt . . . . .	53
4.2.2	Norsk rätt . . . . .	57
4.3	Begrepps- och tillämpningsfrågor . . . . .	61
4.3.1	Uppdelningen i de två typfallen . . . . .	61
4.3.2	Skillnader i definitionen av fartyg och vrak . . . . .	62
4.3.3	En övergång till ett mer funktionalistiskt vrakbegrepp?	65
4.4	Ansvarsfrågor . . . . .	66
4.4.1	Ansvarsläget i svensk rätt . . . . .	66
4.4.2	Att kanalisera ansvaret till ägaren . . . . .	66
4.5	Försäkringsfrågor . . . . .	67

4.5.1	Tonnagekravet för försäkring som en miniminivå? . . . . .	67
4.5.2	Regler för vrakborttagning inom P&I . . . . .	69
4.5.3	Exempel på försäkringsvillkor vad gäller vrakborttagning . . . . .	70
<b>5</b>	<b>Avslutning</b>	<b>73</b>
5.1	Slutsatser . . . . .	73
5.2	Avslutande reflektioner . . . . .	76

## Förkortningar

<b>CLC</b> . . . . .	The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (1992)
<b>EU</b> . . . . .	Europeiska unionen
<b>HB</b> . . . . .	Handelsbalk (1736:0123 2)
<b>IALA</b> . . . . .	The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
<b>ICS</b> . . . . .	International Chamber of Shipping
<b>IMO</b> . . . . .	International Maritime Organization
<b>ISU</b> . . . . .	The International Salvage Union
<b>LLMC</b> . . . . .	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (1996)
<b>MLC</b> . . . . .	Maritime Labour Convention 2006
<b>NJA</b> . . . . .	Nytt Juridiskt Arkiv
<b>ND</b> . . . . .	Dispasch
<b>Prop.</b> . . . . .	Proposition
<b>P&amp;I</b> . . . . .	Protection and Indemnity
<b>SjöL</b> . . . . .	Sjölag (1994:1009)
<b>SOU</b> . . . . .	Statens offentliga utredningar
<b>UNCLOS</b> . . . . .	United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982
<b>WRC</b> . . . . .	The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 / Nairobikonventionen / Vrakborttagningskonventionen

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

När Costa Concordia gick på grund strax utanför Italiens västkust i januari 2012 stod sjöfartsindustrin inför ett av de mest kostsamma och komplicerade bärgningsuppdrag som någonsin genomförts. Det avgörande inslaget i uppdraget var att räta upp och bärga bort vraket från olycksplatsen.<sup>1</sup> Vad den slutliga notan kommer att landa på i det här fallet är inte klart, men uppskattningar visar att det kan röra sig om en kostnad på 1,2 miljarder dollar.<sup>2</sup>

Fallet med Costa Concordia, och andra välkända haverier som containerfartyget Rena och billastfartyget Tricolor, visar tydligt att vrakborttagning kan kosta enorma summor pengar. De stora kostnader som den här typen av bärgningsoperationer för med sig är en av anledningarna till att det internationella samfundet, inom ramen för IMO, har utarbetat en internationell konvention som hanterar den problematik som omgärdar vrak. Konventionen slutförhandlades år 2007 i Kenyas huvudstad Nairobi och gavs därför namnet Nairobi konventionen.<sup>3</sup> Ett mål med konventionen är att sträva efter en harmonisering av de regelverk som finns vad gäller vrakborttagning och att skapa mer säkerhet och förutsägbarhet på området. En central aspekt av konventionen är att slå fast vem som ansvarar för ett vrak och hur den som ansvarar ska kunna krävas på ersättning.

Sverige har ännu inte tagit ställning till om Sverige ska tillträda Nairobi konventionen eller inte. Det finns emellertid redan regler i svensk rätt som avser vrak. Reglerna återfinns på olika områden och det finns ingen sammanhållande lagstiftning som enbart behandlar vrak. Nairobi konventionen erbjuder en sådan lösning. Det finns också en rad oklarheter vad gäller den svenska regleringen, varför rättsområdet i dagsläget är att betrakta som något oklart. Samtidigt pågår en utredning om huruvida Sverige bör tillträda Nairobi konventionen eller inte.

---

<sup>1</sup>Lloyds, "The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in the 21st Century", 2013, tillgänglig via [www.lloyds.com](http://www.lloyds.com), s. 8.

<sup>2</sup>"P&I clubs need wreck removal cost control: Munich Re", Reactions (2013), s. 64 och se bl.a. [www.bbc.com/news/world-europe-19962191](http://www.bbc.com/news/world-europe-19962191) för en kort genomgång av bärgningsprocessen.

<sup>3</sup>Originalnamnet är the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (WRC). I uppsatsen kommer Nairobi konventionen och vrakborttagningskonventionen samt förkortningen att användas synonymt.

## 1.2 Problemformulering

Mot bakgrund av det osäkra svenska rättsläget och även de oklarheter som finns angående Nairobi konventionen kommer den här uppsatsen att behandla just vrak och vrakborttagning samt dessa regelverk. Området kan sägas befinna sig i gränslandet mellan internationell och nationell rätt. Det faktum att sjöfarten är global, med fartyg som rör sig över havet från en jurisdiktion till en annan, innebär att konflikter ofta involverar rättssubjekt från olika stater. Den strävan som finns inom det internationella samfundet och sjörätten för att harmonisera regelverk ska ses i ljuset av detta faktum.<sup>4</sup> Vrak och vrakborttagning är ett område där denna globala struktur gör sig påmind. För att ge en rättvisande bild av hur systemen korrelerar kommer uppsatsen därför att fokusera på både nationell rätt i form av den svenska nuvarande regleringen och internationell rätt i form av Nairobi konventionen.

Den ovanstående fokuseringen medför följande målsättningar för uppsatsen. Den första målsättningen är att kartlägga det svenska rättsläget och den lagstiftning som kan vara relevant med avseende på vrak och vrakborttagning. Det är nödvändigt att ha det nuvarande rättsläget klart för sig för att kunna avgöra möjligheten till reformer och besvara frågan om det är klokt att tillträda konventionen. Den andra målsättningen är att fastslå Nairobi konventionens regelsystematik och innebörd. Istället för att gå igenom samtliga artiklar i konventionen har jag valt att fokusera på de centrala delarna samt de tolkningsfrågor och problem som konventionstexten ger upphov till. En tredje, och sista, målsättning är att komparativt jämföra det svenska rättsläget med Nairobi konventionen och belysa de skillnader och likheter som finns mellan dem och även att behandla angränsande resonemang. Den här jämförelsen kommer slutligen att leda fram till en bedömning om huruvida Sverige bör tillträda Nairobi konventionen eller inte. Inneslutna i de här tre målsättningarna finns tre grundläggande utgångspunkter, frågeställningar och problem. Dessa avser vem det är som ansvarar för ett vrak, vilka åtgärder som ska vidtas baserat på ett sådant ansvar och, avslutningsvis, hur ett sådant ansvar kan utkrävas. I dessa frågor ryms, i sin tur, en rad olika problem som kommer att belysas i det följande.

---

<sup>4</sup>Jfr Falkanger, T., & Bull, J. H., "Sjørett", Sjørettsfondet akademisk, 7. utgave, 2010, s. 1 f.

### 1.3 Disposition

För att nå uppsatsens målsättningar, besvara de grundläggande frågeställningarna och belysa de problem som finns kommer uppsatsen att disponeras enligt följande. Först presenteras det svenska rättsläget vad gäller vrak och vrakborttagning samt de tveksamheter och oklarheter som finns kring detta. Därefter riktas uppmärksamheten mot Nairobi konventionen och dess innehåll. Slutligen följer ett diskussionsavsnitt där en komparativ analys görs med stöd av vad som har framkommit i de två tidigare delarna. I diskussionsdelen förs även vissa angränsande resonemang där bl.a. en komparativ analys gentemot engelsk och norsk rätt ingår. Uppsatsen konkluderas därefter med slutsatser och en reflektion kring om Sverige bör tillträda Nairobi konventionen eller inte.

De analytiska inslagen i uppsatsen är emellertid inte begränsade till diskussionsdelen utan förekommer löpande i texten. Även om de första delarna således i större utsträckning är en deskriptiv genomgång av gällande rätt är de inte renodlat deskriptiva. Det här rättsområdet kantas av så många oklarheter att en ren deskriptiv genomgång, i den mån en sådan överhuvudtaget är möjlig på något rättsområde, inte låter sig göras. Istället kommer samtliga delar att innehålla analytiska moment och tolkningar av det rådande rättsläget i enlighet med den metod som beskrivs i nästa avsnitt.

### 1.4 Metod

Juridik är ett speciellt och säreget ämne inom ramen för universitetsvärlden och akademien. Strängt taget är det svårt att betrakta juridiken och rättsvetenskapen som föremål för renodlad vetenskap i det avseende som vanligen avses med ordet, vilket, förenklat uttryckt, kan sägas vara kunskap och teorier som är objektivt testbara, förutsägbara och falsifierbara.<sup>5</sup> Det faktum att det ständigt finns ett subjektivt element<sup>6</sup> närvarande i juridiken, oavsett om det är i form av beslut som en domare fattar eller rättspolitiska överväganden som leder fram till en särskild reglering, medför att det är omöjligt

<sup>5</sup>Jfr Jareborg, N., "Rättsdogmatik som vetenskap", Svensk juristtidning (2004), s. 6.

<sup>6</sup>Det subjektiva elementet syftar inte sällan till värderingsfrågor om vad som är önskvärt eller etiskt godtagbart. Hur rättsvetenskapen behandlar den typen av frågor är oklart, varför det är svårt att bedöma sådan vetenskaps relevans. Se vidare Sandgren, C., "Är rättsdogmatiken dogmatisk?", Tidsskrift for Rettsvitenskap (2005), vol. 118, s. 653.

för juridiken och rättsvetenskapen<sup>7</sup> att nå upp till samma vetenskapliga krav som exempelvis ställs på naturvetenskapen.<sup>8</sup> Min uppfattning i detta avseende är att juridiken inte är en renodlad vetenskap, utan istället befinner sig tillsammans med de övriga samhällsvetenskapliga och humanistiska ämnena i någon form av gränsvärld.<sup>9</sup> Däremot inte sagt att juridisk forskning inte är möjlig eller önskvärd. Med vetskap om de vetenskapliga brister som av nödvändighet är förbundna med juridiken som ämnesområde kan den juridiska forskningens resultat likväl vara av värde.

Den här uppsatsen kommer att förhålla sig till gällande rätt, eller *de lege lata*, på ett sätt som skiljer sig något från den uppfattning som stundtals går under, det något dubiösa och mångtydiga, begreppet rättsdogmatism eller traditionell rättsdogmatisk metod.<sup>10</sup> Istället för uppfattningen att det går att tillämpa den juridiska metoden och de verktyg som finns i juristens verktygslåda för att mejsla fram vad som utgör gällande rätt, kommer jag att förhålla mig till den juridiska metoden som en tolkningsprocess. Jag ser inte gällande rätt eller *de lege lata* som ett objekt eller en existens som är av oss oberoende, utan istället som en av oss skapad konstruktion.<sup>11</sup> Vi gör alla våra olika tolkningar och speglingar av rätten och hur den ser ut.<sup>12</sup> Detta skiljer sig från en rent rättsdogmatisk metod där det dogmatiska inslaget antyder att det finns en dold sanning eller äkta tolkning som kan blottläggas genom en korrekt användning av den juridiska metoden.<sup>13</sup> Med hjälp av den juridiska metoden har vi snarare utvecklat en förmåga att tolka juridiken enligt vissa bestämda ramar. Den här finslipningen av vår föreställningsvärld har fört våra respektive tolkningar närmare varandra, vilket i sin tur resulterar i att våra individuella konstruktioner bär likheter.<sup>14</sup> På så

<sup>7</sup>Se Svensson, E-M., "De lege interpretata - om behovet av metodologisk reflektion", Juridisk Publikation (2014), s. 211 för ett mer nyanserat förhållningssätt där en distinktion görs mellan juridik och rättsvetenskap.

<sup>8</sup>För en annan uppfattning vad gäller naturvetenskapens ställning och förhållandet till rättsvetenskap, se Jareborg, s. 3 f.

<sup>9</sup>Se Ramberg, C., "Bisarr Rättsfilosofi", tillgänglig bl.a. via [www.christinaramberg.se](http://www.christinaramberg.se), 2012, s. 24 ff. för en lättsam men likväl tänkvärd framställning i detta avseende.

<sup>10</sup>Det är f.ö. svårt att definiera exakt vad en sådan metod skulle gå ut på. Författare som tillämpar den tenderar att stanna vid konstaterandet att rättsdogmatisk metod har använts utan att närmare klargöra vad den innebär. Se vidare Sandgren 2005, s. 648.

<sup>11</sup>För en till synes helt motsatt uppfattning se Jareborg, s. 8 f.

<sup>12</sup>Jfr Svensson, s. 211 ff. och s. 214. Vissa menar emellertid att denna föreställning inte är oförenlig med rättsdogmatiken. Se för ett sådant resonemang Sandgren, s. 650 f.

<sup>13</sup>Jfr Sandgren, s. 648 f.

<sup>14</sup>Jfr Sandgren, s. 653 f.

vis håller rättssystemet och tolkningarna av rätten samman. Det faktum att det just handlar om tolkningar av rätten medför emellertid att så inte alltid är fallet, vilket också manifesteras av det faktum att rättsläget kan tolkas på olika sätt av olika subjekt. Vår konstruktion av rätten tillåter även att rättsläget betraktas som en levande materia som ständigt utvecklas i takt med det allmänna rättsmedvetandet.

Mitt metodval och sätt att se på juridiken som en tolkning eller spegling medför i praktiskt hänseende att jag i uppsatsen inte kommer att försöka maskera det faktum att regelverken kan vara föremål för olika tolkningar. Presentationen av det svenska regelverket så väl som Nairobi konventionen påstås alltså inte vara objektiv. Som redan nämnt kommer därför även de mer deskriptiva inslagen i uppsatsen att innehålla analytiska och subjektiva moment i form av både tolkningar och kritik.

Den här uppsatsen handlar om vrak och vrakborttagning och rör sig därmed inom sjörättens domäner även om också andra rättsområden, som t.ex. försäkringsrätt, är av intresse. Sjörätten domineras av internationella regelverk. Även nationell lagstiftning på området är ofta en implementering av internationella konventioner. Detta innebär bl.a. att de formuleringar som används stundtals är resultatet av mödosamma förhandlingar mellan företrädare för olika stater med fundamentalt olika åsikter och agendor. Detta leder inte sällan till viss ambiguitet i reglerna och att de blir mindre lyckade ur juridisk synvinkel. Detta motiverar att viss försiktighet iakttas när reglerna tolkas. Ytterligare en grund för försiktighet är det faktum att förhållningssättet till vad som är att betrakta som rättskällor, och vilken vikt som ska tillmätas dessa, skiljer sig åt mellan en svensk kontext och andra rättsordningar och internationella regelverk. För den svenska nationella rättens del utgör de grundläggande rättskällorna i form av lagtext, praxis och förarbeten exempel på rättskällor, vilka kommer att vara föremål för analys i uppsatsen. Hit räknas i regel även doktrin.<sup>15</sup> Den internationella kontexten medför emellertid en viss diskrepans vad gäller förhållningssättet till dessa rättskällor. Ett noterbart exempel är förarbeten där de olika former av förarbeten som stundtals finns i anslutning till internationella

---

<sup>15</sup>Enligt Sandgren har doktrinen "viss ställning som rättskälla", se s. 654 och även Munck, J., "Rättskällor förr och nu", Juridisk Publikation (2014), s. 199. Den här uppräknningen av rättskällor är dock förenklad. Det går att urskilja en rad olika rättskälleteorier där de vedertagna rättskällorna skiljer sig åt. Se vidare Sandgren s. 651 som identifierar inte mindre än fyra olika rättskälleteorier med divergerande innehåll.

konventioner, ofta benämnda *travaux préparatoires*, inte alls tillmäts samma vikt i andra rättsordningar som svenska förarbeten har i svensk rätt. En bakomliggande orsak till detta är att det traditionellt råder mer öppenhet och tillgänglighet i dessa frågor i den svenska rättsordningen. Förarbetenas ställning som rättskälla i svensk rätt för också med sig, åtminstone på pappret, kvalitetskrav och ett gediget utredningsväsende.<sup>16</sup> Dessa två inslag saknas inte sällan vad gäller de förarbeten som finns i anslutning till t.ex. internationella konventioner, vilket är av vikt att beakta när de används i en juridisk argumentation och analys. Uttalanden i sådana förarbeten måste därmed betraktas med viss försiktighet. Detsamma gäller rättsfall från andra rättsordningar vars relevans för en svensk kontext inte alltid är given. Utländska rättsfall kanske inte alls är att betrakta som en regelrätt rättskälla. Däremot kan sådana rättsfall utgöra kunskapsskällor och vara belysande för den problematik som behandlas.<sup>17</sup> I synnerhet gäller detta i anslutning till internationella regelverk där ett bakomliggande motiv är att harmonisera regelverken mellan stater. Som nämnt tidigare är detta ett av Nairobikonventionens syften.

Uppsatsen innehåller vidare en rad källor som inte är att klassa som traditionella rättskällor utan istället utgörs av rekommendationer och skrivelser från branschorganisationer och liknande.<sup>18</sup> Denna typ av material går stundtals under beteckningen *soft law* och kan vara nog så viktig i den faktiska tillämpningen av juridiken även om det inte rör sig om en klassisk rättskälla. Även källor i form av doktrin, som stundtals kan vara svår att särskilja från ovanstående, återkommer genomgående i uppsatsen. Även om doktrin av många betraktas ha ställning som rättskälla är det påkallat att visa viss försiktighet även här. Det är svårt att definiera doktrinen egentliga gränser, varför varje sådan källa måste bedömas individuellt. Till syvende och sist beror auktoriteten och värdet av ett doktrinuttalande på argumentationens kvalité och vederhäftighet.<sup>19</sup>

Det som dock är gemensamt för samtliga av de källor som används i uppsatsen är att de var för sig utgör tolkningar eller speglingar av gällande rätt eller *de lege lata*. Det som skiljer dessa tolkningar eller speglingar är att de ges olika vikt inom ramen för det juridiska system och den konstruktion

---

<sup>16</sup>Jfr Munck, s. 201 f.

<sup>17</sup>Munck, s. 205.

<sup>18</sup>Jfr Sandgren, s. 655.

<sup>19</sup>Sandgren, s. 654.

som vi har byggt upp. Genom dem gör vi våra individuella tolkningar av rätten.

## 1.5 Avgränsningar

För att avgränsa uppsatsen kommer övriga konventioner och regelverk som kan vara av intresse vad gäller vrak i huvudsak inte att behandlas. Hit hör t.ex. the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (bunkerkonventionen) och the International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (interventionskonventionen). Vidare behandlas endast moderna vrak och i främsta hand sådana olyckor som ännu inte har inträffat. Den förvisso intressanta diskussionen om vad som gäller för äldre vrak som redan ligger, bl.a. de som är att betrakta som fornminnen,<sup>20</sup> kommer därför inte att beröras.<sup>21</sup> Slutligen kommer inte heller den problematik som kan uppstå vid dödsfall i samband med haverier att behandlas, d.v.s. situationer där en vrakplats kan komma att betraktas som en gravplats<sup>22</sup> och en eventuell vrakborttagning kompliceras av griftefridsresonemang.

---

<sup>20</sup>Dessa regleras i kulturmiljölagen (1988:950). Se särskilt andra kapitlet.

<sup>21</sup>För en diskussion om Nairobikonventionens förhållande till den här typen av vrak se Dromgoole, S. & Forrest, C., "The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2011(1), 92-122.

<sup>22</sup>Så är exempelvis fallet med Estonia som förläste i hårt väder den 28 september 1994 och som krävde 852 dödsoffer. Efter viss diskussion om huruvida vraket skulle bärgas eller inte beslöts att vraket skulle förbli liggande på botten och att istället gravfrid skulle utlysas över vraket. Närmare reglering i detta avseende, som emellertid endast omfattar svenska medborgare och medborgare i de andra stater som är medlemmar till det bakomliggande internationella traktatet, finns i lag (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.

## 2 Svensk lagstiftning

Den rättsliga regleringen kring vrak i Sverige är inte heltäckande. Sjöfartsverket går så långt som att hävda att rättsområdet domineras av bristande lagstiftning.<sup>23</sup> Enligt samma rapport resulterar detta i ett rättsläge som är både bristfälligt och svåröverskådligt. Dessutom förhindrar det att man vidtar proaktiva insatser i miljöhänsen.<sup>24</sup> Den lagstiftning som finns har ett begränsat tillämpningsområde och har kommit på plats för att reglera vissa speciella fall. Det saknas därmed ett övergripande regelverk vad gäller vrak och vrakborttagning. I det här avsnittet presenteras den lagstiftning som finns på området och som specifikt reglerar vrak. Det finns inte särskilt mycket vägledning på området, varför analysen och tolkningen av lagstiftningen främst görs mot bakgrund av lagtextens utformning och förarbetsuttalanden. Eftersom det saknas en definition av vrak och fartyg i den svenska lagstiftningen behandlas dessa begrepp ur en svensk kontext istället i diskussionsavsnittet.

### 2.1 Lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

#### 2.1.1 Tillämpningsområde

Ett område som har varit föremål för en tämligen detaljerad lagstiftning är vad som gäller för fartyg i allmänna hamnar. Bestämmelserna finns i lag (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn. Enligt 1 § får ett fartyg i allmän hamn flyttas av hamninnehavaren om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Viktigt att notera är således att det är hamninnehavaren som ges möjlighet att flytta fartyget. Paragrafen innehåller två alternativa rekvisit eller situationer när detta är möjligt. För det första kan ett fartyg flyttas om det på något vis hindrar hamnen från att nyttjas på behörigt sätt. Ett exempel på denna situation kan vara ett fartyg som ligger på ett sådant vis att det hindrar andra fartyg från att anlöpa hamnen. För det andra kan ett fartyg flyttas om det varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Ett viktigt rekvisit i den situationen är ordet *varaktigt*. Det är oklart vilka tidsrymder som krävs för att det rekvisitet ska vara uppfyllt.

<sup>23</sup>Sjöfartsverket 2009, "Miljörisker från fartygsvrak", Regeringsuppdrag 2009/4683/TR (2011), tillgänglig via [www.sjofartsverket.se/upload/vrakutredning/Vrakrapport.pdf](http://www.sjofartsverket.se/upload/vrakutredning/Vrakrapport.pdf), s. 39.

<sup>24</sup>Sjöfartsverket 2009, s. 34.

Sannolikt markerar rekvisitet att det inte ska röra sig om en kortare felplacering utan ett mer varaktigt tillstånd. Den tesen vinner stöd av resonemang i den bakomliggande propositionen. Ett exempel som nämns där är att ett fartyg som inte är ett hinder från början kan bli ett hinder om fartyget ligger kvar under en längre tid.<sup>25</sup> Rimligen kan rekvisitets täckning också variera beroende på hamn och fartygets placering i hamnen. Ett fartyg som ligger i ett prekärt läge och t.ex. hindrar fartyg från att ta sig in och ut ur hamnen är rimligen att betrakta som ett relevant hinder tämligen omgående, medan en mer tillåtande attityd är lämplig gentemot ett fartyg som ligger på ett mindre centralt område. Ett exempel på det senare kan vara ett fartyg som ligger vid en kaj i strid med hamnföreskrifter. Vad gäller fartyg som har övergivits eller abandonerats nämns i propositionen att sådana fartyg i praktiken regelmässigt lär vara placerade på ett sådant sätt att de strider mot hamnföreskrifter och på så vis omfattas av regleringen.<sup>26</sup> Att så alltid skulle vara fallet följer dock inte av detta uttalande och det kan alltså finnas tänkbara fall där en sådan placering inte faller in under lagen.

Som framgått av paragrafernas ordalydelse talar lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn om just fartyg. Bestämmelserna har emellertid ansetts vara analogt tillämpliga även på vrak.<sup>27</sup> Om den tolkningen håller kan regelverket således även vara tillämpligt på vrak som befinner sig i allmän hamn.

### 2.1.2 Begreppet allmän hamn

En utgångspunkt för att lagen överhuvudtaget ska vara tillämplig, och som också följer av 1 §, är att det ska röra sig om en allmän hamn. Det begreppet definieras inte i lagen och någon entydig definition återfinns inte heller i annan lagstiftning. Däremot framkommer av 1 § i lag (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn att en allmän hamn får inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärden. Begreppet har också belysts i förarbeten. I SOU 2007:058 anges att en allmän hamn karakteriseras av att den är öppen för alla. Detta kan jämföras med en industrihamn, t.ex. en oljehamn som inte är tillgänglig

---

<sup>25</sup>Prop. 1985/86:122, s. 14.

<sup>26</sup>Prop. 1985/86:122, s. 14.

<sup>27</sup>Tiberg, H., "Wrecks and Wreckage in Swedish Waters", från: Wahlgren, P., ed. Maritime & transport law : bar associations, Stockholm Institute for Scandinavian Law, 2004, s. 9.

för allmänheten. Det är Sjöfartsverket som hanterar det register där de allmänna hamnarna återfinns.<sup>28</sup> Det rekvisit om den *allmänna samfärden* som finns i lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och hamn återkommer i förarbeten som har berört begreppet allmän hamn.<sup>29</sup> I SOU 1943:32 understryks att hamninnehavaren av en allmän hamn som utgångspunkt inte kan avvisa fartyg från att anlöpa hamnen. Presumtionen är därmed att en allmän hamn ska vara öppen för samtliga fartyg och deras eventuella gods. Endast i undantagsfall, t.ex. när det inte finns utrymme eller när karantänsbestämmelser anger annat, har hamninnehavaren rätt att neka fartyg från att anlöpa.<sup>30</sup> Att allmänna hamnar ska kunna användas som en del eller steg i handeln understryks i prop. 1981/82:130 där det noteras att alla som vill transportera gods via en allmän hamn också bör ha rätt att göra det.<sup>31</sup>

### 2.1.3 Fartygets flyttning

Efter att man har konstaterat att ett fartyg kan flyttas med hjälp av lagen följer ytterligare regler för hur detta ska gå till. En grundläggande förutsättning för att fartyget överhuvudtaget ska få flyttas är enligt 2 § att dess ägare har underrättats om den kommande flytten och att denne fått möjlighet att flytta fartyget på egen hand. Enligt paragrafen ska ägaren ges *skäligt rådrum* att själv flytta fartyget. I propositionen nämns att rekvisitet får tolkas olika från fall till fall. Hur olägligt fartyget ligger i hamnen bör enligt propositionen kunna beaktas när denna tidsfrist bestäms och likaså ägarens faktiska möjlighet att själv ta hand om situationen. Fristen ska vara sådan att det åtminstone finns en reell chans för ägaren att ingripa.<sup>32</sup> Om det är brådskande får fartyget emellertid flyttas direkt även utan att ägaren underrättas före aktionen enligt 2 § 2 st. Så snart det är möjligt ska ägaren dock informeras i ett sådant fall. Ett tänkbart exempel är ett fartyg som är placerat på ett sådant sätt att det allvarligt inverkar på hamnens funktion.

I den mån det finns en särskild redare kan denna underrättas istället för ägaren enligt 2 § 3 st. I många fall sammanfaller begreppen, men inte alltid. Med redare menas den som har hand om själva sjöfarten vad gäller fartyget.

---

<sup>28</sup>SOU 2007:058, s. 11.

<sup>29</sup>Se SOU 1943:32, s. 28 och prop. 1981/82:130, s. 142.

<sup>30</sup>SOU 1943:32, s. 28.

<sup>31</sup>Prop. 1981/82:130, s. 142.

<sup>32</sup>Prop. 1985/86:122, s. 16 f.

Vid t.ex. skeppslega (eng. *bareboat charter* och ibland *bareboatcerteparti* på svenska), d.v.s. befraktning av ett helt fartyg inom ramen för ett certeparti, hyrs hela fartyget ut av ägaren till en annan part som själv bemannar fartyget och ombesörjer dess framfart. I ett sådant upplägg, som närmast är att likna vid operationell leasing, är ägaren av fartyget inte involverad i sjöfarten och redaren är därigenom den som hyr fartyget.<sup>33</sup> I sådana fall uppstår en situation där det både finns en ägare och en redare. Bestämmelsen i 2 § 3 st medför att den som hyr fartyget genom skeppslega i en sådan situation kan underrättas istället för ägaren. Det är i regel okomplicerat att hitta vem som är ägaren till ett fartyg genom skeppsregistret förutsatt att det rör sig om ett skepp, d.v.s. ett fartyg som har en längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter i enlighet med 1:2 1 st SjöL. Ett fartyg som inte möter båda dessa krav kallas båt och behöver inte registreras, men kan ändå i vissa fall vara registrerad i skeppsregistrets båtdel i enlighet med 1:2 2 st 2 p SjöL. Detta markeras också genom 6 § där det framkommer att den som är antecknad i registret anses som ägare i lagens mening.

När ägaren eller redaren underrättas ska information också ges om det kostnadsansvar som åvilar dem enligt 5 § samt de möjligheter som finns att sälja eller skaffa bort fartyget i enlighet med 7-9 §§. Underrättelsen ska delges i enlighet med bestämmelserna i 3 §.

I 4 § anges att en flyttning och den förvaring som därefter följer ska vara omsorgsfull för att onödig skada eller olägenhet inte ska uppkomma. Paragrafen infördes på Lagrådets anmodan med motiveringen att den speglar en grundläggande och egentligen underförstådd rättsprincip.<sup>34</sup> Den utgör närmast ett slags vårdplikt. Det bör noteras att paragrafen medför att skada eller olägenhet får uppkomma i den mån detta inte är onödigt. Hur den bedömningen ska göras lär variera från fall till fall.

#### 2.1.4 Kostnadsansvar

En viktig fråga som lagen behandlar är vem som ansvarar för den kostnad som uppstår vid en flyttning och en förvaring. Enligt 5 § 1 st är den ägare eller redare som underrättats enligt lagen skyldig att ersätta de kostnader som uppstår för hamninnehavaren i och med att fartyget flyttas och den efterföljande förvaringen. Även kostnaden för underrättelsen omfattas av

---

<sup>33</sup>SOU 2015:4, s. 87.

<sup>34</sup>Se prop 1985/86:122, s. 33 f.

kostnadsansvaret. Ett undantag till detta är om ägaren berövats fartyget genom brott. I den mån både ägaren och redaren är betalningsskyldiga följer, enligt 5 § 2 st, att de svarar solidariskt. Eftersom det är hamninnehavaren som enligt lagen har möjlighet att flytta fartyget är det också hamninnehavaren som får bekosta en eventuell flyttning och förvaring. Denna kostnad kan hamninnehavaren därefter, med stöd av denna paragraf, kräva regressvis från ägaren eller redaren. För att underlätta för hamninnehavaren medger även 7 § 1 st att fartyget får hållas som säkerhet för den fordran som uppstår i och med flyttning och förvaring samt underrättelse. Den här retentionsrätten har även kombinerats med en rätt enligt 7 § 2 st att sälja fartyget om inte kostnaderna betalas eller säkerhet ställs. Den här rätten inträder tre månader efter det att fartyget flyttats, men det måste alltid ha gått minst tre månader sedan ägaren delgivits underrättelsen. Av paragrafen framgår endast att ägaren måste ha delgivits och att tre månader ska ha förflutit sedan dess. Detta indikerar att det inte räcker med att delge redaren i ett fall där fartyget ska säljas, vilket är rimligt eftersom redaren vid t.ex. skeppslega inte är ägare till fartyget. Paragrafen har utformats efter Lagrådets yttrande där följande noteras om den här situationen: "[o]m underrättelse... har lämnats till redaren i stället för till ägaren måste alltså även denne underrättas för att hamninnehavaren skall kunna sälja fartyget".<sup>35</sup>

Ytterligare en inskränkning i samma paragraf är att ett fartyg inte får säljas om talan har väckts i en fråga som rör hamninnehavarens fordran. I sådana fall får fartyget säljas först efter att en skälig tid har passerat efter det att tvisten slutligen avgjorts. Ett sådant förfarande kan av förklarliga skäl, inte minst mot bakgrund av de nuvarande ledtiderna i svensk domstol vad gäller tvistemål, dra ut på tiden. Paragrafen är utformad efter Lagrådets riktlinjer och enligt Lagrådet ska en fråga som gått vidare till skiljeförfarande likställas med att en talan har väckts.<sup>36</sup>

I den mån en hamninnehavare säljer ett fartyg som flyttats ska försäljningen enligt 8 § 1 st göras med omsorg. Detta kan sägas ge uttryck för en grundläggande rättsprincip om vårdplikt och att även beakta ägarens intresse vid en dylik försäljning. Fartyget kan säljas på auktion eller under hand. I den mån fartyget ska säljas på auktion ska ägaren informeras i god tid om när och var auktionen ska hållas. Detta gäller emellertid endast i

---

<sup>35</sup>Prop. 1985/86:122, s. 34.

<sup>36</sup>Prop. 1985/86:122, s. 34.

den mån det är möjligt. Återigen kan noteras att endast ägaren nämns i paragrafen och inte redaren. Enligt 8 § 2 st följer även att det eventuella överskjutande belopp som återstår efter det att försäljningskostnaderna och hamninnehavarens fordran har betalats ska tillfalla ägaren. Även denna bestämmelse ger uttryck för den grundläggande rättsprincipen om att överskjutande belopp av såld säkerhet eller pant ska återgå till ägaren.<sup>37</sup> Annat förfarande skulle resultera i en obehörig vinst.

### 2.1.5 Möjligheten att skaffa bort fartyget

Den sista paragrafen i lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn ger hamninnehavaren rätt att låta ett fartyg som uppenbarligen saknar försäljningsvärde skaffas bort istället för att flytta eller sälja det. Paragrafens språkliga konstruktion gör det möjligt för en hamninnehavare att skaffa bort ett fartyg utan att behöva flytta det först.<sup>38</sup> Samma tidsfrister gäller som tidigare vad gäller delgivning. Det grundläggande rekvisitet i 9 § är att fartyget uppenbarligen ska sakna försäljningsvärde. Det är svårt att se att ett fartyg helt skulle sakna försäljningsvärde givet att fartyget kan huggas upp, smältas ned för att sedermera säljas o.s.v. Det som bestämmelsen snarare lär ta sikte på är fartyg som är in-tecknade eller liknande och som därigenom inte är säljbara eller fall där omkostnaderna för själva försäljningen inte förväntas täckas av en försäljning. I Lagrådets yttrande nämns uttryckligen att ett fartyg uppenbarligen saknar försäljningsvärde i den mån en hamninnehavare har försökt att få fartyget sålt enligt gängse tillvägagångssätt men inte lyckats.<sup>39</sup>

Avslutningsvis kan konstateras att det inte finns något kostnadsansvar kopplat till när fartyget skaffas bort. Även detta förfarande, d.v.s. när fartyget skaffas bort, kommer dock rimligen i normalfallet att kosta pengar. Även Lagrådet noterade detta i sitt yttrande, men övervägde inte frågan närmare.<sup>40</sup> Istället kommer eventuella kostnader för att fartyget skaffas bort stanna på hamninnehavaren i den mån ett kostnadsansvar inte på någon annan grund kan utkrävas av ägaren eller redaren. Det förefaller oklart varför man valde att inte knyta samma kostnadsansvar till ägaren eller redaren

---

<sup>37</sup>Jfr sista meningen i 10:2 HB.

<sup>38</sup>Se prop. 1985/86:122, s. 35.

<sup>39</sup>Prop. 1985/86:122, s. 35.

<sup>40</sup>Prop. 1985/86:122, s. 35.

här som vid flyttning och förvaring. Onekligen ger denna konstruktion en olycklig signal till hamninnehavare som kan resultera i att de låter värdelösa fartyg ligga kvar i hamn på ett sätt som i längden riskerar att t.ex. orsaka miljöskada.

## **2.2 Förordning om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske**

### **2.2.1 Utgångspunkter**

I förordning (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske finns bestämmelser utfärdade av regeringen. Enligt 1 § får Sjöfartsverket, om det finns skäl för det, se till att ett fartyg eller ett annat större föremål avlägsnas i vissa fall. För att ett sådant avlägsnande ska vara tillåtet måste vissa rekvisit vara uppfyllda. Vraket eller det större föremålet måste medföra hinder eller fara för sjöfarten. Dessutom förutsätts att den berörda befälhavaren, redaren eller ägaren inte omedelbart ser till att det avlägsnas. Som framgår av paragrafens första stycke är bestämmelsen dessutom endast tillämplig i den mån fartyget eller föremålet befinner sig i allmän farled. Reglerna för allmän farled behandlas i samma lag som reglerna för allmänna hamnar, d.v.s. lag om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Även här gäller enligt 1 § sålunda att allmän farled får inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Till skillnad från reglerna om allmänna hamnar får en allmän farled även inrättas i ytterligare två fall. Det första fallet är om ett inrättande är av väsentlig betydelse för fiskerinäringen och det andra fallet föreligger om det är av väsentlig betydelse för fritidsbåtars trafik och säkerhetsaspekter medför att en allmän farled behövs.

Utöver att förordningen är tillämplig i allmän farled utsträcks tillämpningsområdet genom 1 § 2 st till att även omfatta vattenområden där fiske får bedrivas utan enskild fiskerätt. I sådana områden får ett fartyg eller föremål avlägsnas om det orsakar allvarliga hinder för ett betydelsefullt fiske. Här ställs starkare krav än i första stycket eftersom det ska röra sig om ett *allvarligt hinder*. Vad som menas med *betydelsefullt fiske* är inte definierat. Sjöfartsverket ska vidare höra Havs- och vattenmyndigheten innan ett fartyg eller föremål avlägsnas enligt det sista stycket i paragrafen. Av andra paragrafen begränsas tillämpningsområdet på så vis att bestämmelserna

inte gäller om det område där fartyget eller föremålet har sjunkit står under tillsyn av en särskild myndighet.

Förordningen tillämpas enligt ett yttrande av Sjöfartsverket mycket sällan, vilket förklaras av dess begränsade tillämpningsområde.<sup>41</sup>

### 2.2.2 Vilka fall omfattas?

Enligt förordningens ordalydelse är den endast tillämplig på fartyg eller större föremål som har *sjunkit*. Motsatsvis tycks därmed följande bestämmelserna inte är tillämpliga i andra fall, t.ex. i fråga om fartyg eller föremål som driver eller har övergivits.<sup>42</sup> Ett tänkbart sådant exempel är ett fartyg som har abandonerats av konkursförvaltaren under en konkurs med argumentet att det utgör en betungande tillgång i konkursboet. Av ett remissvar från Sjöfartsverket framkommer indirekt att verket anser att förordningen inte är tillämplig vad gäller flytande fartyg, vilket indikerar att denna typ av fall inte omfattas.<sup>43</sup> Möjligtvis skulle man dock kunna göra en extensiv och närmast funktionalistisk tolkning av rekvisitet *sjunkit* och på så vis omfatta även dessa situationer, men det förefaller tveksamt. Det är vidare oklart vad som gäller för ett fartyg eller ett föremål som förvisso har råkat ut för ett haveri eller liknande, men som fortsatt befinner sig över vattenytan. Har ett sådant fartyg eller föremål sjunkit? Rimligen är avsikten att begreppet även ska omfatta sådana situationer, t.ex. grundstötningar som leder till haveri, men utan närmare vägledning i form av förarbeten eller praxis förblir tillämpningsområdet oklart.

Ordalydelsen i första paragrafen är att Sjöfartsverket får se till att "ett fartyg eller ett annat större föremål som har sjunkit i allmän farled *helt eller delvis* avlägsnas..." (min kursivering). Den här skrivelsen är otydlig. Det finns två tänkbara tolkningar av satsen. Antingen avses att paragrafen omfattar fartyg eller större föremål som helt eller delvis har sjunkit, och därmed att dessa får avlägsnas om rekvisiten i paragrafen är uppfyllda, eller så avses att fartyg eller större föremål får avlägsnas helt eller delvis om rekvisiten i övrigt är uppfyllda. En sådan situation skulle exempelvis kunna uppstå om en del av ett fartyg ligger på ett sådant sätt att det uppfyller

<sup>41</sup>Sjöfartsverkets yttrande över Miljödepartementets promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar, M2012/1824/R, s. 1.

<sup>42</sup>Jfr Statskontoret, "Vrak och ägarlösa båtar", (2008:6), s. 22.

<sup>43</sup>Sjöfartsverkets yttrande över Miljödepartementets promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar, M2012/1824/R, s. 1.

rekvisiten, men inte hela, eller om det endast fordras att en del av fartyget eller föremålet avlägsnas för att undanröja hindret. En sådan tolkning förefaller naturlig rent grammatiskt, för skulle den förra tolkningen stämma vore ett mer naturligt skrivsätt formuleringen "ett fartyg eller ett annat större föremål som helt eller delvis har sjunkit i allmän farled avlägsnas...". Nordlander synes emellertid mena att det som avses är att fartyget eller föremålet som sådant helt eller delvis har sjunkit.<sup>44</sup> Enligt min mening lämnar emellertid förordningens utformning den frågan öppen. Som tidigare nämnt är dock en rimlig hållning att även dessa fall bör ingå i förordningens tillämpningsområde.

### 2.2.3 Kostnadsansvar

Noterbart är vidare att förordningen inte nämner något om vem som står för kostnaden när ett fartyg eller föremål avlägsnas. Utan uttryckligt lagstöd är det rimligen svårt att kräva den berörda befälhavaren, redaren eller ägaren. I propositionen bakom lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn framkommer emellertid att det finns ett kungligt brev från den 5 maj 1882 som ger stöd för att Sjöfartsverket ska ha en generell rätt att sälja ett bärgat vrak för att täcka de kostnader som bärgningen givit upphov till.<sup>45</sup> Den rättsliga relevansen av detta i dag förefaller emellertid, minst sagt, tveksam.

## 2.3 Lag om skydd mot olyckor

### 2.3.1 Miljöräddningstjänst

En annan reglering som är relevant vad gäller fartyg och vrak är lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Syftet med lagen är enligt 1:1 att i hela landet bereda människors liv, hälsa, egendom och miljö ett tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Statens skyldigheter framkommer av 4 kap och enligt 4:5 ansvarar den myndighet som regeringen bestämmer för räddningstjänst när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet t.ex. i samband med en förlisning. Detsamma gäller om det föreligger en överhängande fara för att så ska ske. Det är Kustbevakningen som ansvarar för miljöräddningstjänsten till sjöss i enlighet med 4:12 1 st förordning (2003:789)

<sup>44</sup>Se Nordlander kommentar till förordningen i Karnov.

<sup>45</sup>Prop. 1985/86:122, s. 8.

om skydd mot olyckor.<sup>46</sup> Detta gäller emellertid, enligt ordalydelsen i 4:5 lag om skydd mot olyckor, endast inom Sveriges sjöterritorium och inom den svenska exklusiva ekonomiska zonen.<sup>47</sup> Av paragrafen framkommer vidare uttryckligen att ansvaret inte omfattar vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren. På dessa områden är det istället kommunen som ansvarar.<sup>48</sup>

### 2.3.2 Möjlighet till preventivt agerande?

Rekvisitet *överhängande fara* har lagts till i paragrafen för att markera att insatser kan göras även före det att ett faktiskt utsläpp föreligger. Enligt propositionen måste det emellertid finnas en reell risk och en överhängande fara för detta.<sup>49</sup> Enligt Statskontoret ska rekvisitet tolkas restriktivt. Detta indikerar att det rör sig om tämligen korta tidsfrister och kanske så kort som några timmar.<sup>50</sup> I propositionen nämns uttryckligen vidare att bedömningen ska grunda sig på faktiska omständigheter och relateras bl.a. till fartygets skick, dess läge, hur sjötrafiken ser ut på området, bottenförhållanden o.s.v.<sup>51</sup> Det räcker inte att fartyget har farlig last, utan det ska röra sig om en mer konkret fara. Rent preventiva åtgärder ryms därmed inte inom ramen för paragrafen.<sup>52</sup> Likväl ger ordalydelsen möjlighet till åtminstone en viss form av agerande före ett faktiskt utsläpp.

### 2.3.3 Vilka åtgärder kan vidtas?

Åtgärder som kan vidtas av Kustbevakningen är bl.a. att lägga ut länsor, förbereda läktring av olja eller andra ämnen som kan vara skadliga samt skydda den marina miljön på olika vis.<sup>53</sup> När eventuellt farliga ämnen väl

---

<sup>46</sup>Se även Statskontoret, s. 29.

<sup>47</sup>Av 4:12 2 st förordning om skydd mot olyckor framkommer emellertid att Kustbevakningen även ansvarar för aktioner i delar utanför Sveriges sjöterritorium och den exklusiva ekonomiska zonen i den mån sådan räddningstjänst ankommer på svenska myndigheter genom internationella konventioner. Det man där har i åtanke är interventionskonventionen, eng. International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties som medger intervention på öppet hav (eng. *high seas*). Som framgår av avgränsningsdelen av inledningsavsnittet behandlas inte dessa frågor här.

<sup>48</sup>Prop. 2002/03:119, s. 75 f. och s. 85.

<sup>49</sup>Prop. 2002/03:119, s. 86.

<sup>50</sup>Statskontoret, s. 32.

<sup>51</sup>Prop. 2002/03:119, s. 86.

<sup>52</sup>Sjöfartsverket 2009, s. 40.

<sup>53</sup>Prop. 2002/03:119, s. 116.

når kusten övergår emellertid ansvaret från Kustbevakningen till aktuell kommun.<sup>54</sup> Detta förutsätter rimligen, för att fungera i praktiken, att det finns ett samarbete och en koordination mellan Kustbevakningen och kommunen.

Det märks tydligt av reglernas utformning att bestämmelserna främst är fokuserade på eventuell oljeskada. Värt att notera är att lagstiftningen endast berör situationer där det råder eller finns en överhängande risk för just miljöfara. Det nämns ingenting om det fall som regleras i förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske, d.v.s. vad som händer när ett havererat fartyg utgör en fara för navigering.

## **2.4 Lag om åtgärder mot föroreningar från fartyg**

### **2.4.1 Tillämpningsområde**

Ytterligare en lagstiftning som kan vara av betydelse i relation till fartyg och vrak är lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Enligt 1 § innehåller lagen bestämmelser kring förbud mot bl.a. förorening från fartyg, fartygs tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa föroreningar. Lagen hänför sig således främst till föroreningsaspekter. De bestämmelser som kan vara av intresse vad gäller fartygshaverier finns i 7 kap. 7:5 ger möjlighet för Transportstyrelsen, eller annan myndighet som regeringen utser, att agera i de fall där olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller om det finns anledning att skäligen befara att ett sådant utsläpp kommer att ske. Notera här att det rimligen inte krävs särskilt mycket för att rekvisitet *kan... skäligen befaras* ska vara uppfyllt. Ordalydelsen kan jämföras med det rekvisit som återfinns i lagen om skydd mot olyckor om *överhängande fara* som istället synes peka på ett betydligt mer akut förlopp. Tillämpningsmöjligheterna i en situation där övriga rekvisit är uppfyllda tycks därmed vara större vad gäller lagen om åtgärder mot förorening från fartyg jämfört med lagen om skydd mot olyckor.

### **2.4.2 Åtgärder och kostnadsansvar**

Om rekvisiten är uppfyllda kan förelägganden enligt paragrafen avse t.ex. läktring av olja eller annat skadligt ämne i enlighet med 7:5 2 st 7 p. Enligt

---

<sup>54</sup>Prop. 2002/03:119, s. 116.

7:10 i förordningen om åtgärder mot föroreningar från fartyg ska fartygets ägare eller redare ersätta de kostnader som uppstår som en följd av de föreskrifter som kan följa enligt lagen. Tidigare har man med stöd av lagen bärgat eller omhändertagit fartyg som sjunkit eller riskerat att sjunka efter en kollision.<sup>55</sup>

## 2.5 Miljöbalken

Frågan om huruvida miljöbalken (1998:808) är tillämplig eller ej vad gäller vrak har varit föremål för diskussion. Balken gör en distinktion mellan fasta och rörliga föroreningskällor och endast de fasta föroreningskällorna är föremål för balkens regler om miljöfarlig verksamhet. I den mån det har skett ett utsläpp kan miljöbalkens regler om efterbehandling av förorenade områden eventuellt vara tillämpliga.<sup>56</sup> Dessutom kan en fartygsägare möjligen dömas till böter för nedskräpning i enlighet med 29:7 miljöbalken.<sup>57</sup> Detta bygger emellertid på att området där fartyget befinner sig kan klassas som utomhus samt vara en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till.

## 2.6 Tvingande försäkring

I 7:2 SjöL finns bestämmelser om redares försäkringsskyldighet i vissa fall. Ett svenskt fartyg som har en dräktighet av minst 300 ton ska enligt 7:2 1 st SjöL ha en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker redarens ansvar under förutsättning att ansvaret är föremål för den möjlighet som finns för redaren att begränsa sitt ansvar i enlighet med 9:1-4 SjöL. Dräktighetsangivelsen avser bruttodräktighet i enlighet med 7:2 4 st SjöL. Försäkringen eller säkerheten ska omfatta det ansvarsbelopp som följer av 9:5 SjöL. Vrakborttagning utgör en av de punkter där rätten till ansvarsbegränsning finns enligt 9:2 4 p SjöL. Enligt punkten omfattas rätt till ansvarsbegränsning avseende åtgärder för att flytta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak. Genom ordalydelsen i 7:2 1 st SjöL är därmed vrakborttagning ett av de områden som är föremål för försäkringsskyldighet. Detsamma gäller

---

<sup>55</sup>Statskontoret, s. 40 f.

<sup>56</sup>Statskontoret, s. 30.

<sup>57</sup>Tiberg 2004, s. 9.

enligt 7:2 2 st SjöL för utländska fartyg av samma dräktighet när de vistas inom ramen för svenskt sjöterritorium i den mån de används för någon annan verksamhet än transport, anlöper eller lämnar hamn eller anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats. I den mån ett skadestånd fastställs som ryms inom ramen för det försäkringen täcker kan en skadelidande part vidare rikta krav direkt gentemot försäkringsbolaget i enlighet med 9:7 försäkringsavtalslagen (2005:104). Detta är möjligt i enlighet med 9:7 1 st 1 p försäkringsavtalslagen eftersom ansvarsförsäkringen följer enligt lag.

## 3 Nairobikonventionen

### 3.1 Utgångspunkter

Den 14 april 2014 ratificerade Danmark Nairobikonventionen. Danmark var då den tionde staten som ratificerade konventionen, vilket innebär att den i enlighet med art. 18.1 WRC träder i kraft ett år efter ratificeringen, d.v.s. den 14 april 2015. I dagsläget har 16 stater ratificerat konventionen. Staterna är Antigua och Barbuda, Bulgarien, Cooköarna, Danmark, Indien, Iran, Kongo, Liberia, Malaysia, Malta, Marocko, Marshallöarna, Nigeria, Palau, Storbritannien och Tyskland.<sup>58</sup> Det förefaller troligt att de stora sjöfartsnationerna i Europa kommer att ratificera konventionen.<sup>59</sup> Det finns även sådana tendenser inom ramen för EU.<sup>60</sup>

Vrakborttagningskonventionen antogs och slutförhandlades i Kenyas huvudstad Nairobi mellan den 14 och den 18 maj 2007. Som en gest av tacksamhet gentemot Kenya, för att konferensen kunde hållas där, gavs konventionen namnet Nairobikonventionen.<sup>61</sup> Diskussioner om en konvention som behandlar vrakborttagning hade dock förts sedan lång tid tillbaka. Redan på 1970-talet diskuterades behovet av en sådan konvention.<sup>62</sup> Detta påpekade också IMO:s dåvarande generalsekreterare Efthimios Mitropoulos i sitt öppningstal på konferensen där han slog fast att många av de ämnen som skulle diskuteras redan varit föremål för diskussion i 35 år.<sup>63</sup> På så vis är Nairobikonventionen den konvention, inom ramen för IMO, som har tagit längst tid att arbeta fram.<sup>64</sup>

Syftet med Nairobikonventionen är att harmonisera de regelverk som

---

<sup>58</sup>IMO, "Status of Multilateral Conventions and Instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions", uppdaterad den 12 februari 2015 och tillgänglig via [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions), s. 505.

<sup>59</sup>Baatz, Y., "Maritime Law", Taylor and Francis, 3rd ed, 2014, s. 267.

<sup>60</sup>Mejlkorrespondens med Justitiedepartementet och jfr även t.ex. direktiv 2009/20/EC av Europaparlamentet och rådet av den 23 april 2009.

<sup>61</sup>Se LEG/CONF.16/INF.6, s. 2. Detta var f.ö. den första gången som IMO höll en diplomatisk konferens i Afrika, se LEG/CONF.16/INF.2, s. 1.

<sup>62</sup>Michel, D. C., "Introductory Note to the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks", *International Legal Materials* (2007), Vol. 46, s. 694.

<sup>63</sup>LEG/CONF.16/INF.2, s. 1 f.

<sup>64</sup>Mukherjee, K. P., & Brownrigg, M., "Farthing on International Shipping", Springer, 4th ed., 2013, s. 327. Detta satte onekligen viss press på delegaterna att också komma fram till ett slutresultat. En hint om denna press gav även den dåvarande generalsekreteraren genom orden: "[o]nly one test remains, namely, that of your political will to put an end, this week, to more than three decades of expectations", LEG/CONF.16/INF.2, s. 5.

finns vad gäller vrakborttagning.<sup>65</sup> Vidare är det även tänkt att konventionen ska fylla en lucka i internationell rätt genom att ge medlemsstater, som har kust, tydliga befogenheter vad gäller att avlägsna vrak som befinner sig utanför deras sjöterritorium och samtidigt ge sådana stater möjlighet att kräva kompensation för de kostnader som då uppkommer.<sup>66</sup> Utan konventionen är staters mandat vad gäller vrak som befinner sig utanför territorialhavet att betrakta som osäkra.<sup>67</sup> Inom territorialhavet står det klart att stater kan tillämpa sin nationella rätt med avseende på de vrak som finns eftersom staten där har full suveränitet, men läget är mer oklart i den exklusiva ekonomiska zonen.<sup>68</sup> Den här osäkerheten leder fram till att det är oklart och föremål för diskussion om Nairobikonventionen kodifierar redan gällande kompetenser som stater åtnjuter enligt internationell rätt, om den utvidgar redan existerande kompetenser eller om konventionen de facto skapar helt nya kompetenser och mandat för stater.<sup>69</sup>

## 3.2 Tillämpningsområde och definitioner

### 3.2.1 Vilka fall omfattas?

De fall som Nairobikonventionen är tänkt att omfatta pekas ut i preambelns första del med konstaterandet att medlemsstaterna är medvetna om att: "... wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment...".<sup>70</sup> Konventionen tar sålunda sikte på två situationer. Den första situationen avser fall där vrak kan utgöra fara för navigering, t.ex. ett

<sup>65</sup> Kenyas transportminister som även var ordförande vid mötet uttryckte det så här: "[b]y finally addressing the problem of removal of wrecks, we will be promoting uniformity in international maritime law in a very significant way...", LEG/CONF.16/INF.3, s. 1.

<sup>66</sup> Michel, s. 694 och jfr Sjöfartsverket 2009, s. 34.

<sup>67</sup> LEG/CONF.16/INF.2, s. 2.

<sup>68</sup> Dromgoole & Forrest, s. 93 och Baatz, s. 266.

<sup>69</sup> En liknande oklarhet förelåg vad gäller interventionskonventionen som tillkom efter olyckan med Torrey Canyon. Där intervenerade Storbritannien på öppet hav och givet andra staters attityd och acceptans gentemot Storbritanniens agerande går det att argumentera för att interventionskonventionen endast kodifierade redan existerande internationellrättslig sedvanerätt. Det kan förhålla sig på samma sätt med Nairobikonventionen. Se vidare Dromgoole & Forrest, s. 94 f.

<sup>70</sup> Dessa två typfall har också hängt med sedan konventionen började formars. I sitt öppningstal vid konferensen i Nairobi nämnde den dåvarande generalsekreteraren för IMO uttryckligen att utvecklingen av en konvention avseende vrakborttagning hade varit en prioritet för många stater sedan lång tid tillbaka. Han fortsatte med konstaterandet att dessa stater ansåg att det var av stor betydelse att kunna avlägsna vrak för att säkerställa säkerhet ur navigationshänseende och dessutom för att skydda miljön runt sina kuster. Se LEG/CONF.16/INF.2, s. 2.

vrak som är placerat på ett sätt som gör det till ett hinder i en trafikerad farled. Att detta kan vara ett problem visas, med all önskvärd tydlighet, av fartyget Tricolors haveri 2002. Tricolor var ett norskflaggat biltransportfartyg som förliste i en hårt trafikerad del av Engelska kanalen efter att ha blivit påkört av ett annat fartyg. Kollisionen ledde till att Tricolor förliste inne i Frankrikes exklusiva ekonomiska zon. Vraket låg synnerligen illa till i en typ av korsning i Engelska kanalens trafiksepareringsschema där det förekommer tät sjötrafik. Vidare låg vraket nära vattenlinjen och stundtals precis under vattenytan beroende på tidvattennivå, varför det utgjorde en klar fara för navigering. Detta visade sig också i praktiken. Trots att vraket översågs av franska myndigheter samt märktes på sedvanligt sätt med bojar, och även en radartransponder, kolliderade ett fartyg med vraket natten efter förlisningen. Några dagar senare kolliderade ytterligare ett fartyg med vraket trots bevakning och informationsspridning om vrakets placering.<sup>71</sup>

Exemplet med Tricolor visar varför det är av vikt att kunna hantera vrakborttagningsoperationer i fall där vraket utgör fara för navigering. Det finns i dessa situationer behov av att agera snabbt. Fallet med Tricolor kan också användas som exempel för den osäkerhet som råder angående vilka kompetenser en stat har att agera i en situation där ett vrak befinner sig i statens exklusiva ekonomiska zon. När situationen uppkom begärde franska myndigheter att vraket skulle avlägsnas, men det fanns tvivel angående deras mandat att utfärda den typen av order enligt internationell rätt.<sup>72</sup> Det är den här typen av tveksamhet som Nairobikonventionen syftar till att undanröja.

Den andra situationen som konventionen behandlar avser vrak som innebär fara för miljön. Det kan t.ex. handla om skadliga ämnen ombord på fartyget eller i lasten som riskerar att läcka. Möjligen kan konventionstextens utformning ifrågasättas i detta hänseende då den indirekt kan ge sken av att de nämnda farorna undviks så länge vraket avlägsnas. Självfallet kan dock även ett vrak som avlägsnas ha orsakat t.ex. miljökada före eller under borttagningen.

---

<sup>71</sup>Se [www.trinityhouse.co.uk/mariner\\_info/aids\\_to\\_navigation/emergency-wreck-marking-buoy.html](http://www.trinityhouse.co.uk/mariner_info/aids_to_navigation/emergency-wreck-marking-buoy.html) och Hamer, M., "Shipping 'pile-up' sparks safety fears", *New Scientist*, Volume 177; Issue 2377, 11/1-2003.

<sup>72</sup>Dromgoole & Forrest, s. 93.

### 3.2.2 Definitionen av konventionsområdet

Nairobikonventionen är tillämplig inom ett område som benämns konventionsområdet (eng. *the convention area*). Enligt art. 1.1 WRC definieras området som den exklusiva ekonomiska zonen hos en medlemsstat som är etablerad i enlighet med internationell rätt. Bakgrunden till den formuleringen är att en stat måste kräva en sådan exklusiv ekonomisk zon.<sup>73</sup> I den mån en stat inte har krävt en exklusiv ekonomisk zon gäller istället, enligt definitionen i art. 1.1 WRC, ett tillämpningsområde bortom och längs med territorialhavet ut till och med 200 nautiska mil från baslinjerna varifrån territorialhavet mäts. Detta sammanfaller med definitionen av den exklusiva ekonomiska zonen i art. 57 UNCLOS. Att konventionen nämmer "...the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law..." kan indikera att endast territorialhav i enlighet med internationell rätt accepteras. Enligt art. 3 UNCLOS sträcker sig territorialhavet inte mer än 12 nautiska mil från baslinjerna. Vissa stater hävdar emellertid att deras territorialhav sträcker sig längre ut,<sup>74</sup> men formuleringen i vrakborttagningskonventionen kan indikera att sådana territorialhavsanspråk inte ska tillmätas någon betydelse vad gäller konventionsområdet. I praktiken synes det emellertid inte bli någon egentlig skillnad i det här avseendet. Däremot kommer det att få effekter vad gäller den särskilda opt-in-klausulen varigenom konventionens tillämpning kan utsträckas till att även omfatta territorialhavet. Denna möjlighet behandlas vidare nedan.

Att konventionsområdet omfattar den ekonomiska zonen, eller motsvarande område, innebär motsatsvis att varken territorialhavet eller öppet hav (eng. *high seas*) omfattas av konventionen.<sup>75</sup> I utgångsläget omfattar

---

<sup>73</sup>Se Dixon, M., "Textbook on International Law", uppl. 6, Oxford University Press, s. 215. En sådan zon finns alltså inte per automatik, vilket t.ex. är fallet med territorialhavet och den kontinentala sockeln. För svenskt vidkommande regleras detta i lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon och exakta koordinater för zonens utbredning finns i förordning (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

<sup>74</sup>Ett exempel är Peru som hävdar sig ha ett territorialhav som sträcker sig 200 nautiska mil från baslinjerna. Se vidare Dixon, s. 211 f. och [www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html).

<sup>75</sup>Det fanns emellertid förslag på ett mer omfattande tillämpningsområde. Mexiko önskade t.ex. att definitionen av den stat som drabbas av en fara skulle vara: "...a State in whose Convention area a wreck is located or effects of a maritime casualty are in evidence (min kursivering). Syftet bakom detta var att beakta effekter som ett vrak kan ha på avstånd. Sannolikt avses en situation där ett vrak befinner sig utanför den exklusiva ekonomiska zonen, men där strömmar och tidvatten för med sig t.ex. skada i form av utsläpp från vraket till konventionsområdet. Mexiko vann emellertid inget gehör för sin önskan. En sådan

sålunda konventionen ett område som sträcker sig mellan 12 nautiska mil från baslinjerna ut till 200 nautiska mil.<sup>76</sup> Detta leder till konsekvenser vad gäller vilken typ av vrak som lär bli aktuella inom ramen för konventionen. Vattnet i den exklusiva ekonomiska zonen är ofta djupt, vilket innebär att förlista fartyg sällan lär utgöra fara eller hinder för navigering. Däremot förefaller det mer sannolikt att det andra typfallet, d.v.s. där vraket riskerar att utgöra ett hot mot miljön, blir aktuellt.<sup>77</sup>

Ytterligare en konsekvens av konventionsområdets omfattning, som förvisso avser ett tämligen stort område, är att haverier som inträffar närmare land inte omfattas. Detta är problematiskt eftersom de flesta incidenter som leder till haverier också inträffar nära land antingen i territorialhavet<sup>78</sup> eller i inre vatten<sup>79</sup>. För att möjliggöra en tillämpning med avseende även på sådana vrak finns en opt-in-klausul i art. 3.1 WRC som tillåter en medlemsstat att utsträcka konventionens tillämpningsområde till en stats territorium med territorialhavet inkluderat. Sättet att uttrycka detta i konventionen "[a] State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea..." indikerar att det inte endast är territorialhavet som omfattas utan även inre vatten. Varför skulle annars konventionstexten ange att tillämpningen på territoriet *även* omfattar territorialhavet? Den formuleringen måste innebära att även annat än territorialhavet åsyftas. Även Gauci är av uppfattningen att både

---

formuleringen skulle i realiteten innebära att konventionsområdet expanderar utanför den exklusiva ekonomiska zonen och omfattar öppet hav. Konventionsområdets utsträckning och den drabbade statens möjligheter att vidta åtgärder, och därmed även indirekt kostnadsansvar för fartygsägare och liknande, skulle då variera beroende på vattenförhållanden. Detta skulle rimligen medföra osäkerhet och tolkningsproblem samt vara svårövertygande med det krav på förutsägbarhet som eftersträvas inom juridiken. Se vidare LEG/CONF.16/4, ANNEX, s. 2.

<sup>76</sup>Här kan noteras att detta faktum medför att konventionen trots allt kan vara tillämplig på öppet hav på så vis att tillämpningsområdet sträcker sig 200 nautiska mil från baslinjerna även vad gäller stater som inte har krävt någon exklusiv ekonomisk zon. I dessa fall utgör vattenområdet som skulle ha utgjort den exklusiva ekonomiska zonen, om den funnits, öppet hav enligt internationell rätt och sammanfaller således med konventionsområdet. Se Dromgoole & Forrest, s. 99.

<sup>77</sup>Baatz, s. 266.

<sup>78</sup>Lloyds, s. 11 och Søfartsstyrelsen, j.nr. 2012002641, s. 12.

<sup>79</sup>Luttenberger, A., Rukavina, B. & Rak., L., "The Implementation of the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, 2007 in the Croatian Law", 14th International Conference on Traffic Science, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies Portorož (7891-3522) 1 (2011), 1, s. 2 och Gauci, G., "The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 - A Flawed Instrument", Journal of Business Law (2009), 2, s. 211. Se även LEG/CONF.16/12.

inre vatten och territorialhavet avses med artikeln.<sup>80</sup> Av de 16 stater som i dagsläget har ratificerat konventionen har endast Antigua och Barbuda, Bulgarien, Danmark, Liberia, Malta, Marshallöarna och Storbritannien valt att utsträcka konventionen genom den särskilda opt-in-klausulen.<sup>81</sup> Danmark har motiverat sitt val att använda sig av opt-in-klausulen med att en övervägande majoritet av de vrak som förväntas bli borttagna är vrak som kommer att befinna sig inom ramen för det danska sjöterritoriet.<sup>82</sup> En tillämpning av opt-in-klausulen leder vidare sannolikt till att balansen vad gäller förekomsten av de två typfallen ändras. I territorialhavet och på inre vatten är vattnet generellt grundare, vilket lär leda till att fler vrak kan utgöra hinder eller fara för navigering.

Mot bakgrund av att de flesta maritima olycksfall och vrak lär inträffa nära land innebär konventionsområdets gränser, och det faktum att endast ett fåtal stater har använt sig av opt-in-klausulen, ett problem för konventionens effekt i praktiken.<sup>83</sup> Det faktum att många stater har valt att inte utsträcka konventionens tillämpningsområde innebär också att det övergripande målet om att sträva efter harmonisering på detta område undermineras. Harmonisering och strävan efter ett uniformt regelverk är något som uttryckligen nämns i preambeln till Nairobikonventionen, varför konstruktionen med en valbar tillämpningsklausul är något av ett apart inslag. Konventionens uppbyggnad har också kritiserats på basis av detta. Som så ofta i internationella konventioner är opt-in-klausulen resultatet av en kompromiss mellan stater och organisationer som hellre såg ett allomfattande tillämpningsområde och de som istället ville ha ett mer begränsat omfång.<sup>84</sup>

---

<sup>80</sup>Gauci, s. 210.

<sup>81</sup>IMO, s. 506.

<sup>82</sup>Argumentationslinjen är att eftersom det är av danskt intresse att så många vrak som möjligt omfattas av försäkring är det också naturligt att konventionen även tillämpas på danskt territorium, Söfartsstyrelsen, s. 12. Försäkringsfrågor behandlas vidare nedan.

<sup>83</sup>Om fler stater använder sig av opt-in-klausulen skulle även diskussionen om rätten till en säker hamn (eng. *place of refuge*) få en annan infallsvinkel. I sådana fall skulle det finnas försäkringsskydd vad gäller fartyg som riskerar att haverera och bli vrak i en stats territorialhav eller inre vatten. En stat kan då tänkas ha en betydligt mer tillåtande attityd vad gäller att bereda ett sådant fartyg en säker hamn istället för att avvisa fartyget. Se vidare Baatz s. 267. Att ett sådant avvisande kan ha förödande konsekvenser visade inte minst fallet med *Prestige*, se Lahmer s. 180.

<sup>84</sup>I öppningstalet av IMO:s dåvarande generalsekreterare, beskrevs frågan om att utsträcka konventionens tillämpningsområde även till territorialhavet som en nyckelfråga: "... I am aware that the Conference will still have to decide on some key points, most specifically whether to extend the convention's provisions to the territorial sea.",

Klausulen kan ses som ett incitament för stater att utsträcka konventionens tillämpningsområde. Det är i det ljuset artikeln bör betraktas. Vissa har emellertid invänt att konstruktionen som kompromiss förefaller något oklar, givet att de stater som redan var positiva till en utvidgad tillämpning även utan klausulen hade kunnat göra motsvarande regler tillämpliga inom sitt territorium.<sup>85</sup> Det här adresseras emellertid i den inlägga om opt-in-klausulen som gavs in av Australien, Kanada, Tyskland, Norge, Portugal och Storbritannien i samband med konferensen. Enligt staterna vore det inte möjligt att unilateralt lagstifta om de finansiella bestämmelser som finns i konventionen och främst bestämmelserna om tvingande försäkring och rätten att direkt kunna kräva försäkringsgivaren, vilka kommer att behandlas nedan.<sup>86</sup> Detta synes vara den korrekta uppfattningen. En stat skulle utan en opt-in-klausul ha svårt att unilateralt kräva en försäkringsgivare från en annan stat direkt i enlighet med konventionstexten om den andra staten endast tillämpade konventionen inom ramen för det ursprungliga konventionsområdet och konventionen som sådan inte gav möjlighet att utsträcka konventionsområdets omfattning. Det är å andra sidan inte säkert att detta är tänkt att vara möjligt överhuvudtaget. I det uttalande som USA lät cirkulera i samband med konferensen framgår det att det, enligt USA, fortsatt är otydligt vad en stat som har valt att tillämpa konventionen på sitt territorium kan kräva gentemot fartyg från medlemsstater som inte har använt sig av opt-in-klausulen. Enligt USA skulle en stat som använt sig av opt-in-klausulen inte kunna tillämpa konventionen vad gäller andra medlemsstater som själva inte har begagnat sig av denna möjlighet när fartyg från staten t.ex. använder sig av rätten till oskyldig passage genom territorialhavet. Istället ska detta endast kunna göras vid anlöpning av hamn.<sup>87</sup> Bakgrunden till det uttalandet är att stater har rätt till oskyldig passage genom territorialhavet enligt art. 17 UNCLOS. Den rätten kan sägas i någon mån inskränkas i de fall där en stat som valt att utsträcka konventionsområdet gör gällande åtgärder gentemot ett fartyg vars flaggstat inte har valt att använda sig av opt-in-klausulen. Detta förfarande synes gå emot skrivelsen

---

se LEG/CONF.16/INF.2, s. 3.

<sup>85</sup>Irving, W., "The Nairobi Convention: Reforming Wreck Removal in New Zealand", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* (2010), 24, s. 84 och se även Luttenberger m.fl., s. 3.

<sup>86</sup>LEG/CONF.16/12, s. 1.

<sup>87</sup>LEG/CONF.16/15, s. 1.

i art. 16 WRC där det konstateras att bestämmelserna i konventionen inte ska inverka menligt på de rättigheter som stater åtnjuter enligt UNCLOS. Det finns således olika uppfattningar vad gäller möjligheten att tillämpa konventionen i det här avseendet.

Konventionen innehåller vidare definitioner av vissa centrala begrepp, bl.a. fartyg och vrak.

### 3.2.3 Definitionen av fartyg

Enligt art. 1.2 definieras ett fartyg som "... a seagoing vessel of any type whatsoever...". Det är inte klart vad som krävs för att rekvisitet *seagoing* ska vara uppfyllt. Rekvisitet fanns inte i det ursprungliga konventionsförslaget.<sup>88</sup> Däremot återfinns rekvisitet som ett förslag i den inlägga som behandlar utsträckningen av konventionens tillämpningsområde som gavs in av Australien, Kanada, Tyskland, Norge, Portugal och Storbritannien.<sup>89</sup> En svensk översättning av rekvisitet kan vara att fartyget ska kunna brukas till havs. I tidigare engelsk praxis har rekvisitet i engelsk rätt tolkats som så att fartyg som inte klarar av havsnavigering inte omfattas av begreppet.<sup>90</sup> Gauci är av en liknande åsikt och hävdar att kravet på att fartyget ska vara *seagoing* utesluter fartyg som endast färdas på floder.<sup>91</sup> Det som främst åsyftas med flodgående fartyg är trafik på inre vatten, ofta kallat inlandssjöfart. Det rör sig då i regel om pråmar av olika slag.<sup>92</sup> Det är dock oklart om det är ovanstående betydelse som ska tillskrivas rekvisitet i konventionen. I engelsk rätt finns det t.ex. gammal praxis där pråmliknande strukturer utan framdrift har bedömts vara fartyg.<sup>93</sup> En mer extensiv tolkning vore att det som avses är att fartyget ska kunna färdas på vatten.

Artikeln innehåller vidare vissa uttryckliga exempel på vad som ingår i begreppet. Sålunda framkommer att bärplansbåtar (eng. *hydrofoil boats*) ingår så väl som svävare (eng. *air-cushion vehicles*) och som på svenska

---

<sup>88</sup>Se LEG/CONF.16/3, s. 1.

<sup>89</sup>LEG/CONF.16/12.

<sup>90</sup>Se Rainey, S., "What is a ship under the 1952 Arrest Convention", [2013] LMCLQ, vol. 1, s. 50-85.

<sup>91</sup>Gauci, s. 206.

<sup>92</sup>Inlandssjöfarten är av stor betydelse i vissa delar av Europa, t.ex. i Nederländerna, Tyskland och Belgien. För svenskt vidkommande är den emellertid av underordnad betydelse. I EU verkar man emellertid för att utöka inlandssjöfarten eftersom den bedöms som hållbar, vilket kan leda till att den får ökad betydelse även i Sverige. Se vidare Trafikanalys, "Godstransporter i Sverige - redovisning av ett regeringsuppdrag", Rapport 2012:7, s. 23 ff.

<sup>93</sup>Gauci, s. 206.

ibland går under namnet luftkuddefarkost eller svävbåt). Vidare omfattas även undervattensfarkoster (eng. *submersibles*). Det bör dock noteras att undervattensfarkoster i stor utsträckning lär vara att anse som krigsfartyg, örlogsfartyg eller statskepp och på den grunden vara undantagna från konventionens tillämpning (se art. 4.1 WRC). En medlemsstat kan emellertid välja att utsträcka konventionen till att även omfatta statens egna sådana fartyg enligt art. 4.3 WRC. De två sista exemplen i art. 1.2 WRC avser *floating craft*, vars omfång och betydelse förefaller tämligen oklara, samt flytande plattformar. I samtliga dessa fall gäller emellertid att det underliggande rekvisitet om att det ska röra sig om *seagoing vessels* fortsatt gäller. De två sista exemplen är vidare inte att anse som fartyg i konventionens mening i den mån de är: "... on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources". Härmed undantas stora delar av offshoreindustrins fartyg när de är i drift.

### 3.2.4 Definitionen av vrak och maritimt olycksfall

Konventionen binder samman förekomsten av vrak med begreppet maritimt olycksfall (eng. *maritime casualty*). Enligt art 1.3 WRC avser detta en kollision av fartyg, strandning eller annan incident som följer av navigering och som resulterar i materiell skada eller en överhängande fara för sådan skada på gods eller fartyget. Även andra händelser som inträffar ombord på ett fartyg eller utanför det omfattas av definitionen. Med en sådan vid definition är det svårt att se vad som inte skulle ingå i ett maritimt olycksfall.

Som en konsekvens av ett maritimt olycksfall kan fartyget övergå i att vara ett vrak. En närmare definition av detta tillstånd finns i art. 1.4 WRC. Där framgår att ett vrak kan vara ett sjunket eller strandat fartyg (art. 1.4.a WRC), eller en del av ett sjunket eller strandat fartyg inklusive föremål som är eller har varit ombord på ett sådant fartyg (art. 1.4.b WRC). Vidare omfattas ett föremål som är förlorat till havs och som sedermera strandar, sjunker eller driver (art. 1.4.c WRC) samt ett fartyg som håller på att, eller skäligen kan antagas, sjunka eller stranda och där effektiva åtgärder för att rädda fartyget, eller sådan egendom som är i fara, inte har vidtagits. Som klart framgår av dessa fyra punkter är definitionen av vrak i konventionen bred.<sup>94</sup> Utöver fartyg som strandat eller sjunkit omfattas

<sup>94</sup>Jfr Luttenberger m.fl., s. 4 och Gauci, s. 205.

alltså också föremål som funnits ombord. Enligt art. 1.4.c WRC utsträcks detta till att även avse föremål som har tappats överbord trots att fartyget som sådant inte har havererat. Det som främst åsyftas här är containrar som tappats till havs.<sup>95</sup> Sådana föremål tagna för sig själva utgör alltså vrak i konventionens mening. Den sista punkten utsträcker begreppet till att inte bara omfatta tillfällen där en förlisning eller strandning är nära förestående utan även situationer då det finns skälig anledning att anta att så kommer att bli fallet. Den formuleringen inbjuder till kvalificerade bedömningar om när sådana omständigheter kan tänkas föreligga.

### 3.3 Vilka vrak omfattas?

En fråga som tilldrog sig viss uppmärksamhet vid konferensen var vilka vrak som egentligen omfattas av konventionens regelverk. USA framförde kritik vad gällde utformningen av konventionstexten i art. 2 WRC som beskriver en medlemsstats rätt att vidta åtgärder mot ett vrak som utgör en fara i konventionens mening i konventionsområdet. Det faktum att artikeln inte markerar att det ska röra sig om ett vrak som härstammar från en annan medlemsstat till konventionen antyder, enligt USA, att rättigheter hos de stater som inte medlemmar till konventionen äventyras. USA pekade på att de åtgärder som en stat har rätt att vidta i den exklusiva ekonomiska zonen, vad gäller vrak från en annan stat, är begränsade enligt internationell sedvanerätt såsom den är reflekterad i UNCLOS.<sup>96</sup> Art. 221.1 i UNCLOS anger att kuststater har rätt att vidta åtgärder även bortom territorialhavet förutsatt att de är proportionella till den skada som har eller kan uppkomma och som ämnar att skydda kustlinjer eller andra intressen. Detta gäller emellertid endast förutsatt att utsläppet eller det hot om utsläpp som finns efter det maritima olycksfallet skäligen kan antas (eng. *may reasonably be expected*) resultera i *major harmful consequences*. Nairobikonventionen synes emellertid utsträcka kuststatens möjligheter ännu längre givet att formuleringen i art. 2.1 WRC omfattar vrak generellt. Konventionen ger då nämligen en kuststat rätt att agera även avseende vrak som utgör fara ur navigeringssynpunkt.<sup>97</sup> Detta har ingen motsvarighet i UNCLOS. USA hade som förslag

<sup>95</sup>Lloyds, s. 37.

<sup>96</sup>Att USA väljer att knyta argumentet till UNCLOS är intressant eftersom USA har varit en kategorisk motståndare till UNCLOS och är en av få stora sjöfartsnationer som inte har ratificerat konventionen. Se Dixon, s. 208.

<sup>97</sup>Se art. 5.a i kombination med art. 9.7 WRC.

att inkludera i art. 16 WRC att inget i konventionen skulle inkräkta på de rättigheter som stater som inte är medlemmar av konventionen har enligt internationell sedvanerätt.<sup>98</sup> Konventionstexten ändrades emellertid inte på det vis som USA önskade, varför frågan fortsatt kvarstår. Hur konventionen egentligen förhåller sig till vrak från stater som inte är medlemmar av konventionen framstår därmed som oklart i dagsläget. En tolkning vore att art. 16 medför att bestämmelserna i Nairobikonventionen inte gäller i förhållande till stater som inte är medlemmar i den mån de skiljer sig från internationell sedvanerätt. Å andra sidan förefaller det i sådana fall märkligt att konventionstexten inte särskilt pekade på stater som inte är medlemmar till konventionen. Onekligen innebär nämligen konventionen i sig för de stater som är medlemmar ändringar jämfört med vad som annars hade gällt mellan dem enligt internationell sedvanerätt och UNCLOS. Mot bakgrund av konventionens innehåll synes artikeln på så vis vara självmotsägande.<sup>99</sup>

### 3.4 När och hur kan en medlemsstat agera?

Som nämnt ovan ger art. 2 i Nairobikonventionen en medlemsstat möjlighet att vidta åtgärder i enlighet med konventionen vad gäller borttagning av ett vrak som utgör fara i konventionsområdet. Formuleringen "[a] State Party *may* take measures" (min kursivering) indikerar att det rör sig om en möjlighet för medlemsstaten att agera. Det finns sålunda inget tvång för en medlemsstat att agera i detta läge. Med fara menas enligt definitionen i art. 1.5 WRC "... any condition or threat that: (a) poses a danger or impediment to navigation; or (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States". Detta syftar tillbaka på den del av preambeln där det konstateras att vrak kan utgöra en fara för navigering och miljön. Som synes räcker det med att ett vrak utgör en fara eller ett hinder för navigering för att en fara enligt konventionens mening ska anses föreligga. Det finns emellertid mer långtgående krav för att en fara i miljöhänseende ska aktualiseras. Det ska då röra sig om en situation som skäligen kan antas resultera i "major harmful consequence to the marine environment...". Som noterat ovan är den här formuleringen i stort sett densamma som i art. 221(1) UNCLOS. Formuleringen antyder att det behöver röra sig om storskalig

---

<sup>98</sup>Se LEG/CONF.16/6, s. 1 ff.

<sup>99</sup>Jfr USA:s uttalande i LEG/CONF.16/15, s. 2.

skada och ordvalet indikerar att det krävs en del för att rekvisitet ska vara uppfyllt. Onekligen inbjuder också artikelns utformning till kvalificerade bedömningar. Det kan exempelvis vara svårt att förutse hur ett rekvisit som *may reasonably be expected to* ska tolkas i en given situation. Sådan kritik fördes också fram av Mexiko under konferensen. Staten menade att ett ord som *reasonable* t.ex. kan leda till problem vad gäller tolkning och tillämpning, eftersom det låter enskilda medlemsstater på eget bevåg välja vad som är att betrakta som rimligt i sammanhanget. På så vis, menade Mexiko, riskerar formuleringen att tillåta stater att diskretionärt besluta om huruvida en fara i konventionens mening föreligger eller inte beroende på om det bedöms som lämpligt enligt statens mening. Andemeningen av detta är sålunda att formuleringen inbjuder till subjektiva tolkningar istället för att innehålla ett mer objektivt test om huruvida det rör sig om en fara i konventionens mening.<sup>100</sup>

Därefter synes en distinktion göras i artikelns formulering genom orden "..., or damage to...", vilket således antyder att det inte krävs några *major harmful consequences* vad gäller efterföljande rekvisit. Satsen skulle dock även kunna tolkas som att detta krav gäller även för dessa. Detta förefaller oklart. De efterföljande rekvisiten avser skada på kustlinjen eller *related interests* hos en eller flera stater.

Vad som utgör *related interests* finns utvecklat i art. 1.6 WRC. Enligt definitionen avses de intressen en *coastal State* har som direkt påverkas eller hotas av ett vrak. Sedan görs en exemplifiering där det framgår att det kan röra sig om t.ex. fiske, turism, hälsa och offshore- samt undervattensinfrastruktur. Det bör noteras här att endast stater som är *coastal States* enligt konventionen kan ha dessa intressen. Här görs en distinktion mot *member States* som inkluderar samtliga medlemsstater. Vad som är en *coastal State* är inte definierat. En ren semantisk tolkning ger vid handen att endast stater som har en kust faller in under begreppet. Den tolkningen skulle innebära att stater som saknar kust, s.k. *landlocked states*, inte kan anses ha sådana intressen som åsyftas i konventionen. Den bilden är emellertid inte entydig givet att även dessa stater t.ex. kan ha rätt att fiska i andra staters exklusiva ekonomiska zoner i vissa fall<sup>101</sup> samt har rätt till undervattensinfrastruktur

<sup>100</sup>Se LEG/CONF.16/4, ANNEX, s. 1.

<sup>101</sup>Se art. 69 UNCLOS.

t.ex. i form av undervattenskablar<sup>102</sup>.

Vid sidan av den grundläggande definitionen av fara i art. 1.5 WRC finns särskilda kriterier uppställda i art. 6 WRC. Dessa kriterier ska användas av den drabbade staten vid bedömningen om det föreligger en fara i konventionens mening eller inte. Det rör sig om uppgifter gällande fartyget som sådant, t.ex. vilken typ av fartyg det rör sig om, dess storlek och konstruktion (art. 6.a WRC). Vidare finns kriterier som anknyter till geografiska omständigheter. Sålunda kan vattendjupet på vrakplatsen vara av intresse samt de tidvattenförhållanden som råder på platsen (art. 6.b-c WRC). Vidare finns kriterier som knyter an till den sjöfart som finns i området. Sålunda kan närheten till farleder och trafiksepareringsscheman spela roll i bedömningen samt sådan sjöfarts täthet och frekvens (art. 6.e-f WRC). Även fartygsspecifik information som vilken last fartyget bär på är av intresse samt de oljor som finns ombord (art. 6.h WRC).<sup>103</sup>

När det väl har konstaterats att det föreligger en fara i Nairobikonventionens mening har den stat som har drabbats rätt enligt art. 2.2 WRC att vidta åtgärder som är i proportion till faran. Det här kravet på proportionalitet förstärks ytterligare i art. 2.3 WRC genom formuleringen att dessa åtgärder inte får gå längre än vad som är *reasonably necessary* för att ta bort vraket. Åtgärderna ska vidare upphöra så fort vraket är borttaget och inte i onödan komma i konflikt med de rättigheter och intressen som andra stater har, inkluderat den stat vars flagga fartyget förde, samt de personer, juridiska eller fysiska, som är berörda.

### 3.5 Åtgärder i enlighet med konventionen

#### 3.5.1 Rapportering

Enligt art. 5 WRC ska en medlemsstat kräva att överbefälhavaren och redaren (eng. *the master and the operator*) över ett fartyg som för dess flagga utan dröjsmål rapporterar till den stat som är drabbad. Den stat som är drabbad är definierad genom art. 1.10 WRC till den stat inom vilkens konventionsområde som vraket befinner sig. Det räcker med att endast en av dessa rapporterar händelsen. Med redare avses enligt konventionens art. 1.9 WRC ägaren till fartyget, en organisation eller en person som har åtagit sig ansvar

<sup>102</sup>Se part X och t.ex. art. 58 UNCLOS.

<sup>103</sup>Se art. 6 för samtliga kriterier.

för fartygets framfart. Dit hör t.ex. den som hyr ett fartyg genom skeppslega (eng. *bareboat charter*). I en sådan rapport ska den information som ställs upp i art. 5.2 WRC ingå. Det rör sig om uppgifter rörande fartygets ägare samt den information som är nödvändig för att den drabbade staten ska kunna bedöma om vraket utgör en sådan fara som avses i konventionen. Uppräkningen i artikeln avser vrakets lokalisering, dess typ, storlek och konstruktion och vidare skadornas natur och det skick som vraket befinner sig i. Vidare ska information lämnas om den last fartyget transporterade och i synnerhet hälsovådliga och giftiga substanser samt de olika oljetyper som finns ombord och i vilka kvantiteter. Det kan noteras att dessa kriterier återknyter till vissa av de omständigheter som ska beaktas enligt art. 6 WRC när den drabbade staten avgör om det rör sig om en fara i konventionens mening.

### **3.5.2 Lokalisering och märkning**

När den drabbade staten får kännedom om att det finns ett vrak inom dess konventionsområde ska den enligt art. 7.1 WRC vidta åtgärder för att varna sjömän och de stater som är berörda. Av art. 7.2 WRC framgår indirekt att detta gäller oavsett om vraket bedöms utgöra en fara i konventionens mening eller inte. Om staten emellertid har anledning att anta att vraket utgör en fara i konventionens mening ska den också enligt art. 7.2 WRC vidta *all practicable steps* för att lokalisera vraket.

När den drabbade staten har konstaterat att vraket utgör en fara i konventionens mening ska den enligt art. 8.1 WRC säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att märka vraket. Här skiljer sig därmed formuleringen från art. 7.2 WRC på så vis att vraket i det här skedet har konstaterats utgöra en fara. Det här synes följa ett tänkt rörelsemönster där den drabbade staten först informeras om vraket i enlighet med art. 5 WRC, varefter staten ska varna de som riskerar att komma i kontakt med vraket samt lokalisera det om det bedöms utgöra en fara. Därefter följer märkningsstadiet när lokaliseringen väl är gjord och den drabbade staten har konstaterat att det de facto rör sig om en fara i konventionens mening.

Vid märkningen ska staten enligt art. 8.2 WRC så långt som möjligt säkerställa att vraket märks på ett sätt som är i linje med det internationellt accepterade system av bojar som används där vraket har lokaliserats.

Det rådande systemet är IALA:s utmärkningssystem.<sup>104</sup> De bojor som kan vara aktuella för vrak är s.k. kardinalmärken. Ofta används i praktiken väderstrecksmärken som är en typ av kardinalmärke. Dessa placeras ut runt om vraket för att markera att det finns en fara inom ramen för bojarna. Väderstrecksmärken är svarta och gula beroende på vilket väderstreck de motsvarar och väderstrecken går även att urskilja från de topptecken som finns överst på bojarna. I särskilt allvarliga fall kan man sätta ut dubbla märken intill varandra för att markera nya hinder. I vissa fall används även sidomärken, även kallade laterala märken, för att markera vrak. Övergripande kan sägas att dessa markerar på vilken sida om märket som ett fartyg bör gå.<sup>105</sup> 2006 rekommenderade IMO att på försök använda en särskild typ av boj som är speciellt anpassad för vrak.<sup>106</sup> Den här bojen kallas *emergency wreck marking buoy* och är designad för att underlätta navigering både visuellt och via radio. En sådan boj ska placeras så nära vraket som möjligt. Om det är lämpligare kan flera bojor placeras runt om vraket och innanför andra eventuella märken.<sup>107</sup> Om vraket har märkts med kardinalmärken i form av väderstrecksmärken kan således dessa särskilda bojmärken placeras innanför dem. De särskilda vrakbojorna är tänkta att vara utplacerade till dess att vrakets lokalisering är välkänd och tydligt kommunicerad i nautiska publikationer. Dessutom ska vraket ha blivit fullständigt undersökt för att få fram exakta detaljer om dess position och minsta djup. Vidare ska ett annat permanent märkningssystem finnas.<sup>108</sup> Vrakbojen är gul och blå och målad i vertikala ränder. Den ska dessutom ha fyrljus som alternerar i gult och blått enligt en viss sekvens.<sup>109</sup> I den mån bojen har topptecken ska det utgöras av ett gult kors.<sup>110</sup>

Märkningen och vrakets lokalisering ska vidare enligt art. 8.3 WRC kommuniceras på de sätt som är lämpliga, t.ex. genom nautiska publikationer. Vad gäller märkning i sjökort finns särskilda symboler som motsvarar vrak

<sup>104</sup>IALA är förkortning för The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities. Se mer på [www.iala-aism.org](http://www.iala-aism.org).

<sup>105</sup>Ekblad, J. & Wallin, B., "Navigering och sjömanskap", Bilda Förlag, upp. 4, 2001, s. 17 ff och se Sjöfartsverket, "Ufs A, Underrättelse för sjöfarande - Allmänna upplysningar", 2014, tillgänglig via [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se), s. 56.

<sup>106</sup>IMO SN.1/Circ.259, 11 December 2006.

<sup>107</sup>IMO SN.1/Circ.259, ANNEX, 11 December 2006, s. 3.

<sup>108</sup>IMO SN.1/Circ.259, ANNEX, 11 December 2006, s. 3.

<sup>109</sup>Sekvensen är B1.0s + 0,5s + Y1.0s + 0,5s = 3.0s och ljuset ska som utgångspunkt ha en nominell räckvidd om 4 nautiska mil.

<sup>110</sup>Se vidare IMO SN.1/Circ.259, ANNEX, 11 December 2006, s. 3.

beroende på vrakets karakteristik.<sup>111</sup>

## 3.6 Ägarens ansvar

### 3.6.1 Åtgärder

När den drabbade staten har konstaterat att ett vrak utgör en fara i konventionens mening ska den enligt art. 9.1.a WRC omedelbart informera staten där fartyget är registrerat samt den registrerade ägaren. Där är enligt art. 9.2 WRC den registrerade ägaren som ska avlägsna ett vrak som har bedömts utgöra en fara. Med registrerad ägare menas enligt definitionen i art. 1.8 WRC den person eller de personer som är registrerade som ägare till fartyget. Om sådan registrering saknas avses istället den person eller de personer som äger fartyget vid tiden för det maritima olycksfallet. Notera här att det är tiden för haveriet som är avgörande för ägandedefinitionen och en efterkommande försäljning har därmed ingen betydelse. Det är den som var ägare vid haveriet som träffas av definitionen. Ansvar är sålunda kanaliserat till ägaren och denna ska kunna visa upp det försäkringsintyg, ofta kallat *blue card*, som krävs enligt art. 12 WRC. Försäkringsaspekter behandlas vidare nedan.

Den registrerade ägaren har rätt enligt art. 9.4 WRC att själv kontraktera den bärgare (eng. *salvor*) han eller hon önskar för vrakborttagningen. Den drabbade staten har rätt att ställa vissa villkor vad gäller borttagningen, men endast i den mån de är nödvändiga för att säkerställa att vrakborttagningen fortskrider på ett sätt som är förenligt med säkerhetshänsyn och miljöskydd. När vrakborttagningen väl har inletts har den drabbade staten enligt art. 9.6 WRC endast rätt att intervensera för att säkerställa att borttagningen framskrider effektivt med hänsyn tagen till samma skäl som nämns ovan.

Formuleringen i art. 9.2 WRC är att den registrerade ägaren *ska* avlägsna vraket. Det är dock tänkbart att ägaren motsätter sig detta eller inte går att få tag på. För att täcka sådana situationer fastställer art. 9.6.a WRC att den drabbade staten ska bestämma en rimlig deadline före vilken den registrerade ägaren måste ta bort vraket. Vilken tidsfrist som bestäms ska vara beroende av vrakets beskaffenhet. Vidare ska den drabbade staten enligt art. 6.b WRC informera den registrerade ägaren skriftligen om denna tidsfrist samt meddela att staten kan komma att själv ombesörja vrakborttagningen

---

<sup>111</sup>Se vidare "Kort 1", Sjöfartsverket, 2012, sektion K, s. 38 f.

för ägarens räkning om vraket inte tas bort under den stipulerade tiden. Slutligen ska den drabbade staten enligt art. 6.c WRC informera den registrerade ägaren skriftligen om att staten ämnar intervensera omedelbart om faran blir särskilt allvarlig. I den mån ägaren inte lyckas ta bort vraket inom den tidsfrist som den drabbade staten har bestämt eller om ägaren inte kan kontaktas, får den drabbade staten enligt art. 9.7 WRC själv inleda vrakborttagningen. Detta ska göras "by the most practical and expeditious means available" och hänsyn ska tas till säkerhet och miljöskydd. Även före detta kan den drabbade staten på eget initiativ inleda vrakborttagningen enligt art. 9.8 WRC om omedelbar handling krävs. För detta krävs emellertid att den drabbade staten har informerat staten där fartyget är registrerat samt den registrerade ägaren. Formuleringen indikerar därigenom att det inte går att tillämpa art. 9.8 WRC i en situation där ägaren inte kan lokaliseras eller kontaktas.

### 3.6.2 Kostnadsansvar

Ansvar för de kostnader som uppstår när vraket lokaliseras, märks och tas bort under art. 7-9 WRC svarar den registrerade ägaren för enligt art. 10.1 WRC. Detta följer samma spår som andra konventioner på sjörettens område, t.ex. CLC-konventionen som avser oljeskada.<sup>112</sup> En intressant aspekt är emellertid att ansvaret endast synes omfatta sådan kostnad som den drabbade staten har dragit på sig och således motsatsvis inte avser kostnad som drabbat någon annan aktör som är skild från staten.<sup>113</sup> Ansvaret är strikt på så vis att ägaren presumeras ansvara för skadan. Däremot går ägaren fri från ansvar i den mån han eller hon kan visa att det maritima olycksfall som ledde fram till vraket orsakades av tre olika typfall. Enligt art. 10.1.a WRC undantas "act of war, hostilities, civil war, insurrection" och vidare även "a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character". De första omständigheterna följer gängse rutin vad gäller internationella konventioner och det står tämligen klart vad som avses. Det bör emellertid noteras att terroristaktioner inte ingår i rekvisitet *act of war*.<sup>114</sup> Det förefaller emellertid mer oklart vad som kan tänkas utgöra den senare delen, d.v.s. ett naturfenomen som är både exceptionellt, ound-

<sup>112</sup>Irving, s. 207. I svensk rätt har CLC-konventionen implementerats genom 10 kap SjöL.

<sup>113</sup>Se Gauci, s. 210.

<sup>114</sup>se Gard Member Circular No. 08/14, s. 2.

vikligt och ofrånkomligt. Det undantaget kan rimligen endast åberopas i extraordinära situationer givet dagens moderna teknologi och möjligheten att göra noggranna väderprognoser.

Vidare går ägaren fri från ansvar enligt art. 10.1.b WRC om det kan visas att det maritima olycksfallet i sin helhet orsakades "by an act or omission done with intent to cause damage by a third party" eller, enligt 10.1.c WRC, i sin helhet orsakades av "the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function".

### 3.7 Ägarens rätt att begränsa sitt ansvar

Enligt art. 10.2 WRC ska ingenting i konventionen inverka på ägarens rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med något annat tillämpligt nationellt eller internationellt system. I artikeln nämns uttryckligen den stora konventionen på området som är LLMC från 1976 och som uppdaterades genom ett protokoll från 1996.<sup>115</sup> Konventionen har bred täckning och kommer att vara den konvention som i regel är tillämplig vad gäller begränsning av ansvaret i enlighet med Nairobikonventionen.<sup>116</sup> Det är därför av vikt att understryka att LLMC innehåller en opt-out-klausul vad gäller begränsning av ansvar med avseende på vrakborttagning.<sup>117</sup> Många stater valde att använda sig av den möjligheten och någon begränsning kommer därmed inte att vara möjlig i dessa stater genom tillämpning av konventionen trots formuleringen i Nairobikonventionen.<sup>118</sup> Protokollet från 1996 inverkade inte på den här frågan. Ett exempel på en stat som har reserverat sig på det här sättet är Storbritannien.<sup>119</sup> Enligt formuleringen i Nairobikonventionen ska en ägare också ha möjlighet att begränsa sitt ansvar enligt ett nationellt system för begränsning av ansvar, men det är inte säkert att ett sådant finns i samtliga stater.

Å andra sidan kan man fråga sig vad som skulle hända om ett nationellt regelsystem finns som tillåter synnerligen låga begränsningsnivåer. Den

---

<sup>115</sup>Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

<sup>116</sup>IMO, s. 361 ff.

<sup>117</sup>Se art. 18.1 och art. 2.1.d-e LLMC 1976.

<sup>118</sup>Lloyds, s. 9.

<sup>119</sup>Hill, C., "Maritime Law", Lloyd's Practical Shipping Guides, 6th ed., 2003, s. 402, Mukherjee & Brownrigg, s. 328 och se även Gauci, s. 215 f. för en argumentationslinje till varför en sådan reservation kan vara rimlig.

poängen syntes Mexiko vilja lyfta fram genom förslaget att ett nationellt system endast skulle kunna tillämpas i den mån begränsningsnivåerna i det nationella systemet inte understiger de internationellrättsliga konventionerna och främst då LLMC 1976.<sup>120</sup> Mexiko fick emellertid inte igenom någon ändring i den färdiga konventionstexten och den här typen av problem kan sålunda uppkomma. Det finns dock uppenbara problem med Mexikos förslag till lösning, eftersom det skulle innebära att konventionen indirekt band stater till internationellrättsliga konventioner, i praktiken till LLMC 1976, som staterna de facto inte nödvändigtvis var bundna av. Risken finns emellertid att vissa stater, t.ex. stater som utgör populära bekvämlighetsflagg, sänker sina begränsningsnivåer för att locka till sig fartygsägare.

Att det kan uppstå situationer där det överhuvudtaget inte finns något begränsningssystem flaggade den internationella gruppen av P&I-klubbar tillsammans med ICS för i en inlaga till konferensen och poängterade att konventioner normalt innehåller en balans mellan strikt ansvar, de försvar som kan riktas gentemot detta och en möjlighet att begränsa ansvaret.<sup>121</sup> Att det uppenbarligen kommer att finnas skillnader vad gäller begränsningen av ansvar klingar illa i ljuset av konventionens mål om att harmonisera regelsystemen vad gäller vrakborttagning. Mot bakgrund av de stora summor som vrakborttagning kan kosta är frågan om möjligheten att begränsa ansvar av fundamental vikt.

### 3.8 Tvingande försäkring

Nairobikonventionen ställer vidare krav enligt art. 12.1 WRC på tvingande försäkring för registrerade ägare till fartyg med en bruttodräktighet om 300 ton och över som tillhör en medlemsstats flagg. Ägaren kan även använda sig av annan säkerhet, t.ex. en bankgaranti. Försäkringen eller säkerheten ska motsvara den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma genom konventionen med ett belopp som sammanfaller med den begränsning av ansvaret som är möjlig enligt det regelverk som är tillämpligt. Som framgått tidigare kommer detta att variera mellan medlemsstaterna. I samtliga fall ska beloppet emellertid inte överstiga den beräkning som finns i art. 6.1.b i LLMC 1976 och dess ändring i och med protokollet från 1996, vilket t.ex.

<sup>120</sup>Se LEG/CONF.16/4, ANNEX, s. 6.

<sup>121</sup>International Chamber of Shipping (ICS) och the International Group of P&I Associations (P&I Clubs), LEG/CONF.16/15, s. 2.

kommer att vara fallet i de stater som reserverat sig från vrakborttagningskostnader i LLMC som noterat ovan. Vidare följer enligt art. 12.2 WRC att ett certifikat som visar att försäkring eller säkerhet föreligger ska ges ut till varje fartyg med en bruttodräktighet om 300 ton eller mer av den myndighet som är aktuell hos medlemsstaten. Detta certifikat ska visa att fartyget uppfyller de krav som ställs i art. 12.1 WRC. En uppräknning av vad som ska finnas med i certifikatet finns i art. 12.2.a-g WRC. Certifikatet ska förvaras ombord på fartyget enligt art. 12.5 WRC.

Ett viktigt inslag i konventionen vad gäller försäkringsfrågorna är vidare att alla krav på kostnader som kan uppkomma genom konventionen även kan krävas direkt av försäkringsgivaren eller av den som har ställt säkerhet. Detta följer av art. 12:10 WRC som även föreskriver att i princip samma försvar kan användas av en sådan aktör. Det är även möjligt att begränsa ansvaret på samma sätt som för ägaren. Rätten att begränsa ansvaret föreligger även i de fall där den registrerade ägaren inte haft rätt att begränsa det. En försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet kan även invända som försvar att den registrerade ägaren orsakade det maritima olycksfallet medveten om felaktigheten i agerandet (eng. *wilful misconduct*).

En intressant artikel vad gäller försäkringsskyldigheten är art. 12.12 WRC som anger att varje medlemsstat ska säkerställa i sin nationella lagstiftning att försäkring eller annan säkerhet finns i enlighet med konventionen för *samtliga fartyg* med en bruttodräktighet om 300 ton eller mer som anlöper eller lämnar en hamn eller offshoreanläggning i medlemsstaten. Detta ska enligt ordalydelsen alltså gälla oavsett var fartyget är registrerat. Den här formuleringen synes sålunda utsträcka det här kravet till samtliga fartyg och därmed även de som tillhör stater som inte är medlemmar av konventionen. Det här är kontroversiellt givet det faktum att konventionen får effekt även på stater som inte är medlemsstater.<sup>122</sup> Medlemsstaterna riskerar på så vis att binda tredje man genom konventionen. Ett hållbart argument till konventionens utformning är emellertid att dessa krav på försäkring vad gäller fartyg från andra stater än medlemsstater endast är ett villkor för att anlöpa hamn i medlemsstaten.<sup>123</sup> Där har staten full suveränitet att bestämma vilka förhållningsregler som ska gälla.

<sup>122</sup>Jfr art. 34 i Wienkonventionen (the Vienna Convention on the Law of Treaties) som anger att ett traktat inte kan skapa rättigheter eller skyldigheter för en tredje stat utan statens godkännande.

<sup>123</sup>Se Michel, s. 695 f.

Utformningen av art. 12.12 WRC rör samma problematik som art. 2.1 WRC som tycks omfatta samtliga vrak som befinner sig i konventionsområdet. Utformningen av art. 12.12 WRC i det ursprungliga förslaget från the drafting committee hade en annan formulering än den antagna konventionen. Från början löd artikeln: "[a] State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued. . .". Precis som i fallet med art. 2.1 WRC framförde USA kritik vad gällde utformningen med argumentet att artikeln inkräktade på rättigheterna hos de stater som inte är medlemmar till konventionen. Genom artikeln skulle försäkringscertifikat krävas för att medlemsstaten skulle tillåta fartyg från andra stater som inte är medlemmar att överhuvudtaget röra sig i konventionsområdet, jfr formuleringen "operate at any time". Detta hävdade USA stred mot internationell sedvanerätt.<sup>124</sup> Argumentet utvecklades inte vidare, men en sådan ordning skulle rimligen stå i strid med rätten att fritt navigera i andra staters exklusiva ekonomiska zoner enligt art. 58.1 samt art. 87 UNCLOS och rätten till oskyldig passage genom en stats territorialhav i enlighet med art. 17 UNCLOS givet att staten valt att utsträcka konventionsområdet även dit. På denna punkt fick också USA gehör under konferensen och art. 12.12 WRC ändrades till att specifikt avse när ett fartyg, oavsett var det är registrerat, anlöper eller lämnar en hamn eller offshoreanläggning. Väl i hamn kan en stat nämligen, som nämnt, göra gällande den typen av krav. Det framgår även indirekt av USA:s inlaga att en sådan ordning var acceptabel ur deras synpunkt.<sup>125</sup>

### **3.9 P&I-försäkring**

#### **3.9.1 P&I som försäkringsform**

Som noterat tidigare medger konventionen att annan säkerhet än försäkring används, men sannolikt kommer den dominerande försäkringsformen att vara i form av P&I-försäkring.<sup>126</sup> I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga

---

<sup>124</sup>LEG/CONF.16/7, s. 1 f.

<sup>125</sup>LEG/CONF.16/7, s. 2.

<sup>126</sup>Se Baatz, s. 265 och jfr Hill, s. 404 och Johansson, S. O., "Marine and Other Types of Transport Insurance", 2nd ed., 2013, s. 56. P&I står för Protection and Indemnity. Försäkringstypen har historiska rötter och liknande upplägg fanns redan under antiken. Se vidare Jervis, B., "Reeds, Marine Insurance", Adlard Coles Nautical, uppl. 1, 2005, s. 108.

skadeståndsanspråk, som även relaterar till Nairobi konventionen, nämner man uttryckligen att med försäkring avses bl.a. skadeförsäkring från en medlem i den internationella gruppen av P&I-klubbar.<sup>127</sup> Den internationella gruppen har också fattat beslut om att klubbar kommer att utfärda sådana *blue cards* som krävs för att erhålla certifikat från konventionsstaterna.<sup>128</sup>

Som redan konstaterat kan vrakborttagning vara en synnerligen kostsam process. Detta avspeglas också i P&I-klubbarnas verksamhet. Under perioden 2009-2013 stod t.ex. den post som i huvudsak består av vrakborttagning för 56 procent av kostnaden för försäkringsfall hos den svenska P&I-klubben the Swedish Club.<sup>129</sup> Mot bakgrund av detta är de regler som finns kring vrakborttagning hos P&I-klubbar av stor betydelse vad gäller tillämpningen av Nairobi konventionen i praktiken.

Kostnaden för vrakborttagning har successivt ökat på senare år. De aktörer som finns på andra sidan bordet från P&I-klubbarna kan sägas vara de som utför själva bärgningarna (eng. *salvage* för själva processen och *salvors* för de specifika utförarna).<sup>130</sup> Sedan slutet av 1990-talet har vrakborttagning utgjort en stigande trend i bärgningsföretagens intäkter. Vrakborttagning utgör numera den enskilt största posten av de aggregerade intäkterna i industrin. 2013 uppgick samtliga intäkter till uppskattningsvis 800 miljoner dollar, varav närmare 450 miljoner dollar genererades genom vrakborttagning.<sup>131</sup>

### 3.9.2 Allmänt om P&I-försäkring och klubbar

I en P&I-försäkring går försäkringstagare tillsammans i en typ av klubb och försäkrar på så vis varandra. Själva poängen är därmed att deltagare i ett kollektiv fördelar risker hos varandra. På så vis är en P&I-klubb en grupp av medlemmar som har ett gemensamt intresse och mål i att skydda sig mot specifika risker. I allmänhet rör det sig om tredjemansskador. Eftersom klubben utgörs av medlemmarna själva ägs också försäkringen som sådan av medlemmarna av klubben.<sup>132</sup> På så vis blir medlemmarna i klubben för-

<sup>127</sup>Se art. 3.b 2009/20/EG.

<sup>128</sup>GARD, Member Circular No 08.14, s. 2.

<sup>129</sup>The Swedish Club, Annual Report 2013, s. 12.

<sup>130</sup>Jfr sektionen ovan om fartygsägarens möjlighet att själv kontrahera med bärgare.

<sup>131</sup>ISU, Annual Review 2013, tillgänglig via <http://www.marine-salvage.com/pdfs/ISUAnnualReview2013.pdf>, s. 8.

<sup>132</sup>Jervis, s. 108.

säkringstagare och försäkringsgivare på samma gång. Som en konsekvens av detta finns inte heller något vinstintresse hos klubben.

Medlemmar i P&I-klubbar betalar särskilda anrop (eng. *calls*) som kan jämföras med de premier som betalas in till regelrätta vinstdrivande försäkringsbolag. Vanligtvis betalas ett förhandsanrop, varefter det kan vara aktuellt att betala supplementerande anrop ifall klubben har mottagit fler krav än beräknat. Risken för supplementära anrop är avhängig den risk som, i sin tur, är förenad med antagandet av medlemmar.<sup>133</sup> Högre krav på medlemmar korrelerar därmed, allt annat lika, med större säkerhet vad gäller anropsstrukturen.<sup>134</sup> Det här är en stor skillnad gentemot andra vinstdrivande försäkringsbolag där eventuella vinster balanseras eller delas ut till ägarna samt eventuella förluster täcks genom nyemissioner och liknande. Eftersom försäkringsklubben ägs av dess medlemmar, i en typ av kooperativ, är det också medlemmarna som bär upp klubben ekonomiskt.<sup>135</sup> Ett djupare resonemang om P&I-klubbar och en jämförelse mellan två av klubbarnas regelverk finns i diskussionsdelen.

### 3.10 Tidsgränser

Ett krav på kostnader i enlighet med Nairobi konventionen ska enligt art. 13 WRC framföras inom tre år från den tidpunkt då fara har bedömts föreligga. Förmodligen avser tidsgränsen den tidpunkt då den drabbade staten bedömer att det rör sig om en fara.<sup>136</sup> Vidare finns en bortre tidsgräns på sex år räknat från den tidpunkt då det maritima olycksfallet som resulterade i vraket inträffade. Inom dessa sex år måste den drabbade staten agera. Om det maritima olycksfallet rör sig om en serie av händelser räknas sexårsperioden från den tidpunkt då serien inleddes. Dessa tidsgränser synes utesluta att konventionen kan användas för äldre vrak som redan ligger.<sup>137</sup> Istället ligger tillämpningens fokus på framtida vrak.

<sup>133</sup>Inträde i P&I-klubbar görs traditionsenligt den 20 februari varje år. Vid det datumet anses året öppnat för P&I-klubbar och det årliga anropet betalas. Datumet har historiska rötter. Det var vid detta datum som Östersjön traditionellt ansågs vara isfri, vilket möjliggjorde sjötransporter och den handel som var förenad med dem. Se vidare Jervis, s. 113.

<sup>134</sup>Jervis, s. 113.

<sup>135</sup>Jervis, s. 113.

<sup>136</sup>Jfr art. 8.1 WRC.

<sup>137</sup>Søfartsstyrelsen, s. 12 och se även Gauci, s. 8. Detta är också i enlighet med art. 28 i Wienkonventionen som anger att en konvention in dubio inte har retroaktiv verkan för en stat som tillträder den. Jfr dock i sammanhanget även Dromgoole, S. & Forrest, C., för en mer nyanserad diskussion om en möjlig begränsad tillämpning.

### 3.11 Tvistlösning

Det finns tvistlösningsmekanismer i art. 15 WRC. I den mån det uppkommer en tvist mellan två eller flera medlemsstater ska de först söka lösa tvisten med sedvanliga medel som beskrivs i art. 15.1 WRC. Om det inte skulle gå att lösa tvisten genom t.ex. förhandlingar och medling ska tvistlösningsystemet i UNCLOS tillämpas enligt art. 15.2 WRC. Det finns dessutom en tidsgräns som anger att tvistlösningsmekanismen ska skrida till verket om inte en lösning på tvisten nås inom en rimlig tidsperiod. Tidsperioden ska i inget fall överskrida ett år. Tvistlösningsmekanismen enligt UNCLOS ska tillämpas oavsett om medlemsstaterna är medlemmar av UNCLOS eller inte. Sålunda utsträcks tillämpningen av regler som återfinns i UNCLOS även till stater som inte är medlemmar till den konventionen. USA riktade tämligen hård kritik mot sättet som artikeln är utformad i sitt uttalande i samband med konferensen. De ansåg som utgångspunkt att ingen hänvisning överhuvudtaget skulle göras till tvistlösningsmekanismen i UNCLOS. I andra hand menade de att bestämmelserna åtminstone borde innehålla en opt-out-klausul som de stater som inte önskar vara bundna av UNCLOS-reglerna kan använda. Att på detta sätt inkludera tvingande tvistlösningsregler baserat på UNCLOS är, enligt USA, unikt vad gäller IMO-konventioner. Markeringen i inlagan är tydlig: "[t]he United States does not accept that the inclusion of such provision in this Convention, particularly one without an opt-out provision and adopted under improper procedures, is a precedent for future IMO conventions. . .".<sup>138</sup> USA:s kritik ska återigen ses mot bakgrund av att staten inte är medlem av UNCLOS.

### 3.12 Ikraftträdande

Enligt art. 18 WRC träder konventionens i kraft tolv månader efter det att tio stater har blivit fullständiga medlemmar till konventionen, d.v.s. i normalfallet efter ratificering. Under konferensen riktade Peru kritik mot utformningen. Det var vid den tidpunkten inte klart hur många stater som skulle krävas för att konventionen skulle träda ikraft. Det framgår emellertid av Perus inlaga att staten önskade lägga till att antalet stater som krävdes för ett ikraftträdande även skulle motsvara en viss procent av bruttovärldstonnaget. Peru uttryckte oro över att konventionen annars riskerade att

---

<sup>138</sup>LEG/CONF.16/18, s. 2 f.

träda i kraft efter det att gränsen för antalet fullvärdiga medlemmar hade uppnåtts och att medlemmarna samtidigt endast motsvarar en liten del av de stater som de facto ägnar sig åt sjöfart.<sup>139</sup> Den konstruktion som Peru föreslog återfinns i vissa andra konventioner på sjörettens område, t.ex. Sjöarbetskonventionen (MLC).<sup>140</sup> Peru fick emellertid inte igenom sitt förslag och istället bestämdes antalet stater som krävdes för att konventionen ska träda i kraft till tio. USA lät i ett uttalande under konferensen meddela att avsaknaden av ett tonnagekrav rimmade illa med behovet av internationell acceptans av flaggstater vad gäller konventionens innehåll. USA pekar här på att konventionen sätter upp tämligen hårda krav på flaggstater, medan den ger utökade rättigheter till kust- och hamnstater. Den här obalanserade ställningen kräver, enligt USA, bred acceptans, vilket ett tonnagekrav hade kunnat ge förutsättningar för.<sup>141</sup>

Kravet på tio stater är tämligen lågt. En tolkning är att det låga antalet vittnar om att den slutliga utformningen av konventionstexten vann brett globalt stöd under konferensen. Å andra sidan pekar det faktum att det tog tämligen lång tid för konventionen att nå upp till tio fullvärdiga medlemsstater emot den tesen.<sup>142</sup> Det skulle i sådana fall indikera att det som Peru befarade har inträffat, d.v.s. att konventionen har trätt i kraft utan att ha brett stöd globalt. Det kan emellertid konstateras att Storbritannien, som är en av de stora sjöfartsnationerna, har tillträtt konventionen. Vidare finns initiativ inom EU att samtliga medlemsstater ska visa sitt samtycke för att tillträda konventionen, varför det finns utsikter för att de facto nå en bred täckning.<sup>143</sup>

---

<sup>139</sup>LEG/CONF.16/9, s. 1 f.

<sup>140</sup>The Maritime Labour Convention 2006, se dess art. VIII.

<sup>141</sup>LEG/CONF.16/15, s. 1.

<sup>142</sup>Irving, s. 84.

<sup>143</sup>Jfr Sjöfartsstyrelsen, s. 9.

## 4 Diskussion

I de föregående två delarna har det svenska rättsläget och Nairobi-konventionen presenterats och bitvis analyserats. I den här avslutande delen kommer det som framkommit att vara föremål för diskussion tillsammans med angränsande resonemang.

I november 2013 inleddes en utredning på uppdrag av Justitiedepartementet som ska bedöma om Sverige bör tillträda Nairobi-konventionen eller inte och utreda vilka författningsändringar som är nödvändiga i sådana fall. Uppdraget var tänkt att redovisas under hösten 2014.<sup>144</sup> Mot bakgrund av den utvecklingen lyfter jag i det följande några områden som kan vara av intresse när Nairobi-konventionen jämförs med svensk rätt. Först belyser jag vissa oklarheter i det svenska regelverket, varpå vissa komparativa jämförelser görs gentemot andra rättsordningar. Avslutningsvis följer även en kort jämförande analys vad gäller de försäkringsvillkor som finns inom ramen för P&I-försäkringar, vilka kommer att få stor betydelse i praktiken när konventionen träder i kraft och reglerna ska tillämpas.

### 4.1 Oklarheter i det svenska regelverket

#### 4.1.1 Två typfall i svensk rätt

Det går att identifiera två typfall vad gäller lagstiftningen om vrak i svensk rätt. Det första rör borttagning av vrak som utgör en fara eller hinder för navigering. Det andra typfallet rör vrak som utgör hot eller skada för miljön. Typfallen regleras i olika typer av lagstiftning. I förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske nämns t.ex. ingenting alls om miljöskydd. Sjöfartsverket kan därmed inte tillämpa förordningen och avlägsna t.ex. ett fartyg som sjunkit i allmän farled och som riskerar att medföra skada för miljön förutsatt att inte fartyget samtidigt utgör hinder eller fara för sjöfarten.

I stället kan lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg sannolikt tillämpas, men i vilken utsträckning en sådan tillämpning är möjlig förefaller något oklart. I sådana fall är det Transportstyrelsen som kan meddela förbud eller förelägganden enligt 7:5 och närmare bestämt enligt sjunde punkten i

<sup>144</sup>Se [www.regeringen.se/sb/d/1910/a/175972](http://www.regeringen.se/sb/d/1910/a/175972). Informationen har även fördjupats genom mejlkonversation med Justitiedepartementet.

paragrafen. En sådan åtgärd kan t.ex. vara ett föreläggande om att läktra olja eller annat skadligt ämne från det fartyg som har havererat och utgör en miljöfara. Hur effektivt ett sådant föreläggande är varierar rimligen från fall till fall.

För att lagen om skydd mot olyckor ska bli tillämplig krävs enligt 4:5 att situationen förvärras på så vis att fartyget de facto har börjat läcka olja eller annat skadligt ämne eller att det finns en överhängande risk för sådant utsläpp. Som framkommer ovan innebär rekvisitet *överhängande fara* sannolikt att det ska röra sig om ett mer eller mindre akut händelseförlopp. Det kan röra sig om så lite som några timmar. Rimligen krävs därmed mer för att uppfylla detta rekvisit än det som lagen om åtgärder mot förorening från fartyg föreskriver om att ett läckage *skäligen ska kunna befaras*. Det är emellertid slående att det inte enligt någon av lagarna synes finnas rum för några egentliga preventiva insatser eller för ett proaktivt arbete överlag vad gäller dessa situationer. Detta utgör onekligen en brist i regelverken. Inte minst ska bristen ses mot bakgrund av att det, generellt sett, är betydligt mer kostsamt att hantera en situation där det redan föreligger läckage efter ett haveri jämfört med en situation där ett sådant läckage har kunnat förhindras på förhand genom proaktiva och preventiva åtgärder.<sup>145</sup> När lagrummet väl kan tillämpas är det enligt 4:12 1 st förordning om skydd mot olyckor Kustbevakningen som ansvarar för den miljöräddningstjänst som följer.

#### 4.1.2 Tre exempel som belyser bestämmelsernas splittring

Mot bakgrund av det ovanstående kan vi tänka oss tre snarlika situationer. Ett första exempel är ett fartyg som har sjunkit i allmän farled och som utgör hinder eller fara för sjöfarten. Ett andra exempel är ett fartyg som visserligen har sjunkit i allmän farled, men som inte utgör hinder eller fara för sjöfarten. Däremot kan fartyget skäligen befaras läcka ett ämne som är skadligt för miljön. Än föreligger emellertid ingen överhängande fara för att så ska ske. Ett tredje exempel är en situation där ett fartyg har sjunkit i allmän farled, men inte utgör hinder eller fara för navigering. Däremot föreligger det en överhängande fara för att ett skadligt ämne ska komma ut i vattnet. Dessa tre olika situationer kan i praktiken tänkas vara närmast identiska. Det enda som skiljer dem åt är kvalificerade rekvisitbedömningar,

---

<sup>145</sup>Jfr Statskontoret, s. 39.

t.ex. om huruvida ett skadligt ämne ombord skäligen kan befaras läcka ut i vattnet eller om fartyget ligger på ett sådant sätt att det utgör ett hinder. Frågan om fartyget kan sägas utgöra hinder eller fara för sjöfarten ur navigeringssynpunkt är avgörande för om förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske är tillämplig. Om bedömningen landar i att fartyget inte utgör hinder eller fara har Sjöfartsverket inte något mandat att agera. Om det skäligen kan befaras att ett skadligt ämne kan släppas ut från fartyget kan lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg bli tillämplig. Om bedömningen landar i att så är fallet kan Transportstyrelsen vidta åtgärder i form av förbud eller förelägganden. Om det däremot föreligger en överhängande fara för att det skadliga ämnet hamnar i vattnet, då kan Kustbevakningen ingripa med stöd av lagen om skydd mot olyckor givet att den i övrigt är tillämplig. Detta gäller dock inte om fartyget befinner sig i vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väner, Vättern och Mälaren. Då ligger ansvaret istället hos aktuell kommun. Beroende på hur dessa kvalificerade bedömningar faller ut kan det alltså röra sig om tre olika myndigheter eller den aktuella kommunen som bär ansvaret för de åtgärder som ska vidtas. Om man dessutom beaktar att det här kan röra sig om akuta skeden där beslut måste fattas mer eller mindre omedelbart framstår regelutformningen som minst sagt olycklig. Lagstiftningen kan i ett gränsfall få mer eller mindre absurda konsekvenser. I ett fall där det t.ex. skäligen kan befaras att ett skadligt ämne ombord kan släppas ut från fartyget och läget successivt förvärras med resultatet att det några timmar senare föreligger en överhängande risk för att ämnet läcker ut i vattnet ska alltså ansvaret skifta från en myndighet till en annan. Även om det kan tänkas finnas samsyn och koordinering mellan de olika aktörerna förefaller det mer ändamålsenligt att samordna dessa olika situationer under samma regelverk och förslagsvis till en och samma aktör.

Vad gäller lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn kan dessutom konstateras att det är oklart om den överhuvudtaget är tillämplig på vrak. Som nämnt finns visst stöd för att den kan tillämpas analogt. Även här är det givetvis av intresse att klargöra vad som egentligen gäller. Förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske har ett liknande syfte, d.v.s. den möjliggör flytt av vrak som utgör hinder i någon mån. Här är tillämpningsområdet emellertid annorlunda. Enligt förordningen omfattas inte bara vrak i traditionell mening, vilket synes innefatta det fartygsbegrepp

som återspeglas i lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn. Utöver detta omfattas även andra större föremål. Det skulle t.ex. kunna röra sig om containrar. Ytterligare en diskrepans i lagstiftningen är att vraken eller föremålen i förordningen ska ha sjunkit, medan lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn inte innehåller någon sådan begränsning. Där räcker det istället med att fartyget ligger på ett sådant sätt att det strider mot gällande föreskrifter i hamnen. Trots att lagstiftningen har ett gemensamt syfte finns det sålunda ett flertal skillnader. Ett mer enhetligt regelverk skulle skapas om dessa båda situationer inlemmades i ett och samma regelverk med ett gemensamt tillämpningsområde.

Vidare vore det bra med ett klargörande om miljöbalken på något vis är tillämplig i dessa situationer. Även detta är en fråga som förefaller oklar i nuläget även om det, som nämnt ovan, finns omständigheter som pekar på att balken huvudsakligen inte är tillämplig.

## 4.2 Regelsystematik i svensk lagstiftning jämfört med andra rättsordningar

De flesta rättssystem innehåller någon typ av regler som möjliggör för kustbevakning, hamnmyndigheter eller liknande att avlägsna vrak som utgör hinder eller fara för navigation.<sup>146</sup> I den här delen belyser jag kort hur rättsläget ser ut i engelsk och norsk rätt. Tanken med det här avsnittet är att visa på likheter och skillnader mellan dessa system och det svenska för att sätta in dem i ljuset av Nairobikonventionens upplägg som enhetligt ramverk för vrakborttagning.

### 4.2.1 Engelsk rätt

I engelsk rätt finns vissa bestämmelser om vrak i *the Merchant Shipping Act* från 1995. Sektion 252 behandlar möjligheten att hantera vrak under vissa omständigheter. Enligt 252.1 har en hamnmyndighet<sup>147</sup> rätt att vidta åtgärder i den mån ett fartyg har sjunkit, strandat eller övergivits i, eller i närheten av, en hamn eller tidvattenområde som står under myndighetens kontroll. Fartyget ska i sådana fall utgöra ett hinder eller en fara för navigering.<sup>148</sup> De

<sup>146</sup>Baatz, s. 264.

<sup>147</sup>Eller en s.k. *conservancy authority*.

<sup>148</sup>Lagen knyter även an till livbåtar, men det tillämpningsområdet kommer inte att behandlas här. Se formuleringen i sektion 252.1 "...an obstruction or danger to... lifeboats

åtgärder som den aktuella myndigheten kan vidta listas i 252.2.a och ger rätt att ta besittning, bärga, ta bort eller förstöra hela vraket eller delar av det. Vidare har berörd myndighet enligt 252.2.b rätt att märka vraket eller delar av det genom ljus eller bojar före det att bärgning eller liknande har skett. 252.2.c ger vidare myndigheten möjlighet att sälja sådant fartyg eller del av det som bärgats eller liknande i enlighet med bestämmelsen. Före det att vraket kan säljas måste emellertid den planerade försäljningen publiceras i en lokaltidning i enlighet med 252.5. Ett undantag till detta omfattar emellertid egendom som är av sådan natur att den förstörs eller snabbt tappar i värde vid fördröjning. Av 252.6 följer vidare att den som äger vraket har rätt att få det levererat till honom eller henne för ett marknadsmässigt pris. Efter en försäljning har myndigheten rätt till kompensation för de kostnader som uppstått genom försäljningen i enlighet med 252.2.d. Eventuellt överskott vid försäljning ska enligt 252.4 hållas i förvar av myndigheten åt de som har rätt till det.

Vad gäller specifikt hamnar finns vidare lagen Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847. Enligt sektion 56 har hamninnehavaren (eng. *harbour master*) rätt att avlägsna vrak eller andra föremål som befinner sig i en hamn, vid en kaj, pir eller i närheten av dessa platser. De kostnader som uppstår i samband med avlägsnandet kan krävas av ägaren. Hamninnehavaren har även retentionsrätt avseende sådant vrak eller föremål som säkerhet för ett sådant krav. Om ägaren inte betalar trots krav kan även vraket eller föremålet säljas. Ur säljlikviden kan hamninnehavaren därefter kompensera sin förlust. Eventuellt överskjutande belopp ska betalas ut till ägaren om så begärs.

Ovanstående mandat och befogenheter för hamnmyndigheter och hamninnehavare enligt engelsk rätt kan jämföras med den svenska lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn. En stor skillnad är emellertid att det inte klart framgår av den svenska lagen att den är tillämplig vad gäller vrak. Som nämnt ovan finns emellertid visst stöd för att så analogvis är fallet. Även bortsett från detta skiljer sig de möjligheter som hamnmyndigheten eller hamninnehavaren har att ta hand om ett vrak. För det första kan konstateras att den engelska regleringen uttryckligen ger möjlighet att agera när det rör sig om övergivna eller abandonerade vrak. Den svenska lagen reglerar inte sådana situationer specifikt, även om propositionen nämner att sådana engaged in lifeboat service...".

fartyg regelmässigt bör ligga i strid med hamnföreskrifter eller liknande. Det är emellertid tänkbart att så inte är alltid är fallet, varför den engelska regleringen är tydligare och mer omfattande i det avseendet. Att specifikt inkludera övergivna vrak i den svenska lagen skulle ta bort den osäkerhet som finns i dagsläget.

Vidare kan konstateras att de engelska bestämmelserna inte knyter an till ägaren eller redaren till fartyget på det sätt som görs i den svenska lagen. Lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn bygger, som utgångspunkt, på att det går att upprätta en dialog med ägaren eller redaren före det att fartyget kan flyttas eller liknande. Syftet med regleringen är att det i första hand ska vara ägaren som själv ombesörjer en flytt. I den mån det inte är möjligt ska ägaren eller redaren underrättas om de åtgärder som hamninnehavaren vidtar. Engelsk rätt möjliggör tvärtom att myndigheten omedelbart kan agera för att avlägsna vraket. Först därefter kan en eventuell dialog med ägaren följa i den mån han eller hon önskar köpa loss fartyget. Om myndigheten önskar sälja vraket behöver ägaren inte direkt kontaktas utan det räcker med att försäljningen utannonseras i en lokaltidning sju dagar i förväg. Den svenska lagen medför helt andra tidsrymder. Där får en försäljning äga rum tre månader efter det att fartyget flyttats. Det kan sålunda konstateras att hamnmyndigheten eller hamninnehavaren enligt engelsk rätt har mer långtgående befogenheter.

Delar av regleringarna påminner emellertid om varandra, bl.a. det faktum att tillämpningsområdet avser fartyg eller vrak som utgör ett hinder för hamnen. Av de två typfallen avses alltså sådana situationer där ett fartyg eller ett vrak utgör en fara för navigering i någon mån. Ingen miljöhänsyn ska därmed tas. Gemensamt är även att det finns möjlighet för ägaren att få ett eventuellt överskott av säljlikviden.

Vid sidan av dessa befogenheter finns regler i sektion 253 av *the Merchant Shipping Act* om fyrmyndigheter (eng. *lighthouse authorities*). Bestämmelsen avser enligt 253.1.a fartyg som har sjunkit, strandat eller övergivits i någon farled eller på strand, rev eller liknande och som utgör ett hinder eller en fara eller, enligt myndigheten, sannolikt kommer att utgöra ett hinder eller en fara för navigering.<sup>149</sup> Bestämmelsen är samtidigt subsidiär gentemot 252, vilket framkommer av 254.1.b.<sup>150</sup> Om *the general lighthouse authority* på

<sup>149</sup> Även här knyts tillämpningen till livbåtar på samma sätt som i sektion 252.

<sup>150</sup> I händelse av eventuella meningsskillnader om vem som ansvarar för ett givet fall

platsen bedömer att fartyget är placerat på ett sådant sätt att det utgör ett hinder eller fara för navigering eller kan tänkas bli ett sådant hinder kan de vidta samma åtgärder som är möjliga enligt 252. Även här kan således vraket säljas i enlighet med ovan. Om en sådan myndighet har ådragit sig kostnader och dessa inte täcks vid en försäljning har myndigheten enligt 253.2.a rätt att kräva det resterande beloppet av den person som är ansvarig. Om myndigheten inte har sålt vraket kan samtliga kostnader enligt 253.2.b krävas av den person som är ansvarig. Den person som ansvarar är enligt 253.4 den som är ägare vid tidpunkten för haveriet. I den mån en kostnad inte kan ersättas genom vare sig försäljning eller av den person som ansvarar finns det som sista utväg en särskild fond ur vilken ersättning kan ges i enlighet med 253.3.

Ovanstående del av engelsk rätt kan snarast jämföras med den svenska förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. Tillämpningsområdet är emellertid större i den engelska lagen, eftersom den även medger att berörd myndighet kan gripa in när den håller för sannolikt att ett fartyg kommer att bli ett hinder eller en fara för navigering. Den svenska förordningen är endast tillämplig när det står klart att ett fartyg eller föremål medför hinder eller fara för sjöfarten. I ett avseende är däremot den svenska förordningen mer långtgående än den engelska regleringen. Förordningen är nämligen tillämplig även på *annat större föremål*, vilket t.ex. kan vara en container.

Vidare medför den engelska regleringen helt andra befogenheter än den svenska förordningen. Eftersom sektionen hänvisar tillbaka på de möjliga åtgärder som den berörda myndigheten kan vidta i enlighet med sektion 252 kan myndigheten i det här fallet inte bara flytta utan även förstöra och sälja vraket. Den svenska förordningen medger inte den typen av åtgärder. I själva verket är det oklart vilka möjligheter som förordningen ger. Det enda som framkommer är att ett fartyg eller annat större föremål får avlägsnas. Någon möjlighet att sälja fartyget eller föremålet finns inte enligt förordningen och det finns heller ingen reglering om ett eventuellt kostnadsansvar för ägaren i likhet med de engelska bestämmelserna. I det här avseendet är därmed engelsk rätt betydligt mer långtgående och klarare.

---

anger 254 att *the Secretary of State* ska besluta vem som ansvarar. Ett sådant beslut kan inte överklagas.

#### 4.2.2 Norsk rätt

I norsk rätt finns bestämmelser om vrakborttagning i *lov om havner og farvann* (kallad *havne- og farvannsloven*). Enligt 1:1 syftar lagen bl.a. till att säkerställa god framkomlighet och trygg trafik. Lagen är tillämplig på både norskt territorialhav och inre vatten samt i älvar och insjöar förutsatt att det är möjligt att nå dem med fartyg från havet. Det finns även en möjlighet att utsträcka lagens tillämpningsområde till att helt eller delvis omfatta den exklusiva ekonomiska zonen enligt 1:2. Av 1:3 följer emellertid att lagen endast gäller med de begränsningar som följer av internationell rätt och överenskommelser med andra stater, vilket medför att den potentiella utsträckningen till den exklusiva ekonomiska zonen begränsas på så vis att den måste vara förenlig med dessa.

Lagen innehåller vidare en definition av fartyg. Enligt 1:4 menas med ett fartyg en "flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøyer av enhver art". Med farvatten menas enligt 1:4 det område där fartyg kan färdas inom lagens tillämpningsområde. Definitionen av hamn i 1:4 synes vidare omfatta samtliga hamnar.

Av intresse i vrakhänseende är bestämmelserna i femte kapitlet som gäller olyckor och andra händelser i farvattnet. Enligt 5:34 1 st får ingen bruka eller efterlämna fartyg i farvatten eller hamn på ett sådant sätt att det kan uppstå fara, skada eller förhindra framkomligheten eller trafiken i farvattnet eller hamnen. Av 5:34 2 st följer vidare att om ett fartyg brukas eller efterlämnas i strid med första stycket ska den som är ansvarig vidta åtgärder för att reducera eller förhindra skada. I den mån skada redan har uppkommit ska den som är ansvarig vidta åtgärder för att stoppa, ta bort eller begränsa den skada som ska förhindras eller reduceras. De åtgärder som vidtas ska emellertid stå i rimligt förhållande till den fara, skada o.s.v. som riskerar att uppkomma eller som redan har uppkommit. Genom 5:34 3 st finns vidare möjlighet för myndighet att förelägga den som är ansvarig att agera i enlighet med lagen. Slutligen slås fast i 5:34 4 st att den som var registrerad ägare eller, om det inte är aktuellt, annars ägare av fartyget *vid tidpunkten för efterlämnandet* eller liknande också är att betrakta som ansvarig. Även den som är registrerade ägare eller, om det inte är aktuellt, annars ägare av fartyget *vid tidpunkten för ett sådant föreläggande* från myndighet

som beskrivs i 5:34 3 st är emellertid också att betrakta som ansvarig. Som synes finns det därmed en hel del olika konstellationer som kan tänkas med detta vida ansvarsbegrepp.

Vad gäller vrakborttagning mer precis följer av 5:35 att myndighet kan förelägga att den som ansvarar för att ett fartyg har sjunkit, strandat eller efterlämnats ska röja upp och avlägsna fartyget inom en viss tidsfrist. Detta gäller emellertid endast om det är påkallat för att säkra lagens grundläggande syften om god framkomlighet, säker trafik o.s.v. Om den som ansvarar inte har följt föreläggandet vid tidsfristens utgång kan han eller hon istället föreläggas att betala rimliga kostnader som någon haft för att röja upp eller ta bort vraket. Notera här att lagen ger möjlighet till kompensation för kostnader "som noen har hatt", vilket indikerar att detta kan vara vilket rättssubjekt som helst. Kompensationsmöjligheten är alltså inte begränsad till staten, vilket synes vara fallet i Nairobikonventionen. Kostnadsansvaret i svensk lagstiftning vad gäller lag om flyttning av fartyg i allmän hamn ger istället hamninnehavaren, men ingen annan, rätt att kräva kompensation.

Vidare följer av 5:35 återigen att som ansvarig räknas även registrerad ägare eller, om det inte är aktuellt, annan ägare av fartyget vid den tidpunkt då fartyget sjönk, strandade eller blev efterlämnat. Även här utvidgas möjligheterna genom att även den som var registrerad ägare eller, om det inte är aktuellt, annars ägare av fartyget vid tidpunkten för ett sådant föreläggande som kan utfärdas enligt bestämmelsen anses som ansvarig enligt paragrafen. Plikten att agera hos den som ansvarar ska vidare enligt 5:35 3 st avse åtgärder som står i ett rimligt förhållande till de skador och olägenheter som ska förhindras.

Om förelägganden som utfärdats med stöd av 5:34-35 inte efterlevs kan den myndighet som ansvarar enligt 5:36 1 st sörja för att åtgärderna vidtas. Myndigheten kan vidare se till att omedelbart vidta åtgärder oavsett om något föreläggande finns eller inte om det är påkallat av säkerhetshänsyn eller avser framkomligheten i farvattnet. Om myndigheten själv anser att det är nödvändigt att vidta sådana åtgärder på egen hand kan den som ansvarar för situationen enligt 5:36 4 st krävas på ersättning för de kostnader och den skada som uppstått vid agerandet. Det finns alltså en bred möjlighet för den aktuella myndigheten att ingripa och sedan kräva kompensation av den som är ansvarig.

Av intresse är även bestämmelsen i 5:38 som ger en vid möjlighet till

departementet att utfärda förelägganden i olika fall gentemot ägaren, redaren eller befälhavaren till ett fartyg. Bestämmelsen gäller dels fartyg som strandat eller sjunkit, dels fartyg som havererat eller riskerar att haverera, dels fartyg som på något annat sätt hotar säkerheten i farvattnet. Här omfattas därmed en rad olika tänkbara fall. Dessa förelägganden ska syfta till att avvärja nödsituationer och säkra fartyget i vissa situationer. Aktionerna ska syfta till att bl.a. enligt 5:38.a rädda liv och undvika skada på miljön samt enligt 5:38.b att sörja för säkerheten och framkomligheten i farvattnet. Som framkommer av 5:38 2 st kan sådana förelägganden vara i form av att byta kurs eller liknande, men även att anordna bärgning. I den mån ett fartyg bärgas kan departementet även utfärda förelägganden vad gäller de fartyg som assisterar i bärgningen. Om den berörda aktören inte hörsammar föreläggandet eller om det är brådskande kan departementet självt enligt 5:38 4 st vidta åtgärder. Om det behövs kan departementet även begära assistans av polis. De åtgärder som anses nödvändiga kan resultera i att fartyget skadas. Befälhavaren och manskapet kan likväl tvingas medverka till att åtgärderna vidtas enligt 5:38 5 st. Ersättning för kostnader och skador kan enligt 5:38 5 st krävas av fartygets ägare eller redare. Bestämmelsen är vidare enligt 5:38 6 st subsidiär till *forurensningslovens* bestämmelser vad gäller fara för akut förorening.<sup>151</sup>

Bestämmelsen ger således långtgående möjligheter att utfärda förelägganden och framförallt möjligheter för ansvarig myndighet att själv vidta åtgärder i vissa fall om det behövs. Det här kan jämföras med de möjligheter som finns att utfärda förelägganden i svensk rätt enligt lagen om förorening från fartyg. De möjligheterna är betydligt mer begränsade och täcker inte alls samma aktioner, t.ex. vad gäller kontakt med bärgare. Den norska lagen medför dessutom att förelägganden kan omfatta båda de typfall som är åtskilda i den svenska regleringen, d.v.s. de vrak som utgör fara för navigering och de vrak som utgör miljöfara. Enligt den norska lagen kan förelägganden även omfatta navigeringsaspekter, t.ex. sådana som rör framkomligheten i farvattnet.

För att vidare jämföra de norska bestämmelserna med den svenska regleringen kan noteras att den norska lagen avser fartyg som befinner sig i farvattnet, vilket är ett betydligt mer vidsträckt tillämpningsområde än den svenska regleringen som istället är avgränsad antingen till allmänna hamnar

---

<sup>151</sup>Mer om den lagen följer nedan.

i lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn eller till allmänna farleder, som är ett betydligt mer begränsat område, i förordning om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske.<sup>152</sup> Den norska lagen avser alltså samtliga områden där fartyg kan färdas inom ramen för lagens tillämpningsområde, vilket är norskt territorialhav och inre vatten samt insjöar och älvar där fartyg från havet kan färdas. Som nämnt finns det även möjlighet att utsträcka bestämmelserna till den exklusiva ekonomiska zonen, men detta får inte göras på ett sätt som strider mot internationell rätt.

Som nämnt ovan gäller istället *lov om vern mot forurensninger og om avfall* (även kallad *forurensningsloven*) i den mån det rör sig om en akut risk för förorening. Enligt 1:1 syftar lagen till att skydda miljön mot föroreningar och för att minska föroreningar som redan finns. Syftet omfattar även att minska mängden avfall och främja en bättre avfallsbehandling. Lagen gäller även i Norges exklusiva ekonomiska zon i den mån det rör sig om ett norskt fartyg enligt 1:3 3 p. Specifikt för vrak gäller enligt 5:28 1 st att ingen får efterlämna fartygsvrak på ett sådant sätt att det kan vara till skada eller vara olämpligt för miljön. Den som bryter mot detta förbud ska sörja för att skadan eller liknande röjs upp enligt 5:28 3 st.

Även i norsk lagstiftning finns sålunda en uppdelning där vrak regleras på olika håll när de utgör hinder eller fara för navigering, sjöfart och liknande samt de vrak som innebär miljöfara. Som noterat tidigare finns emellertid möjlighet att även inkludera navigerings- och framkomlighetsaspekter i de förelägganden som görs. Dessutom synes den norska regleringen vara betydligt mer heltäckande och koherent på så vis att *forurensningsloven* griper in när en akut risk för förorening uppstår. Därigenom finns en struktur som hanterar lagarnas tillämpning, vilket saknas i svensk rätt med avseende på de två typfallen.

Efter att ha gjort de här komparativa iakttagelserna övergår nu uppsatsen till att behandla jämförelsen mellan Nairobi konventionen och svensk rätt.

---

<sup>152</sup> Även områden som är viktigt för fisket omfattas emellertid av förordningen.

## 4.3 Begrepps- och tillämpningsfrågor

### 4.3.1 Uppdelningen i de två typfallen

I svensk rätt finns de regler som behandlar vrak utspridda i olika former av lagstiftning. Trots detta kan, som redan nämnt, två typfall identifieras. För det första de vrak som utgör fara eller hinder för navigering och för det andra de vrak som utgör hot eller skada för miljön. Samma uppdelning görs i Nairobikonventionen med den väsentliga skillnaden att båda typfallen behandlas i samma regelsystem. På så vis nås ett mer koherent regelverk som rimligen även medför att tillämpningen blir mer förutsägbar och enhetlig. Som noterat ovan har den svenska lagstiftningen beskrivits som både bristfällig och svåröverskådlig. Det är inte svårt att instämma i den kritiken. Inte minst mot bakgrund av den spridning som finns i olika lagar istället för samlade bestämmelser i en lättöverskådlig lag. Som har framgått ovan är reglernas utformning i många fall också mångtydig eller oklar. Detta leder till osäkerhet angående hur bestämmelserna ska tolkas. I vissa fall är det dessutom oklart om regelverket överhuvudtaget är tillämpligt vad gäller vrak.

Mot bakgrund av detta finns det anledning att fundera över reformer på området. Ett konstruktivt sätt att göra detta vore att inordna båda typfallen i samma regelverk. En implementation av Nairobikonventionen skulle erbjuda en sådan lösning. Om opt-in-klausulen används skulle det stå klart att vrakborttagning utan tvivel kan ske i båda typfallen på svenskt vatten. Genom att göra regelverket tillämpligt på svenskt territorialhav och inre vatten skulle en implementering tveklöst minska den osäkerhet som i dag finns vad gäller vrakborttagning och tillämpningen av de regler som finns. I synnerhet skulle situationen vad gäller vrak som kan utgöra skada för miljön klargöras. Genomgången av det svenska rättsläget visar att osäkerheten är som störst vad gäller miljöfarliga vrak.

Samtidigt ska man vara klar över att en sådan implementering också medför att bestämmelserna om proportionalitet och rimlighet i art. 2.2-3 WRC även blir en del av regelverket. Det kommer därmed att finnas en gräns för hur långt man kan gå i ett givet fall även inom ramen för det territoriella havet och svenskt inre vatten.<sup>153</sup> Fördelarna med ett enhetligt koherent regelverk med försäkringsplikt och möjlighet till kompensation

---

<sup>153</sup>Jfr Baatz, s. 267.

synes emellertid överväga detta faktum. I synnerhet gäller det i ljuset av att det i många fall helt saknas lagstiftning på området.

### 4.3.2 Skillnader i definitionen av fartyg och vrak

Den vidsträckta definition som finns i Nairobi konventionen av vrakbegreppet skiljer sig från hur begreppet har tolkats på andra håll. Det har bl.a. påståtts att ett vrak karakteriseras av att det saknar kommersiellt värde.<sup>154</sup> Den ståndpunkten kan emellertid ifrågasättas eftersom fartyg som t.ex. har strandat eller sjunkit och därigenom blivit vrak likväl kan tänkas ha kommersiellt värde och generera intäkter i den mån exempelvis lasten kan bärgas. Även om den här synen på vrak skulle innebära att sådana incidenter sorteras ut ur vrakbegreppet och istället hanteras av bärgare som ser en finansiell vinning i situationen och sålunda finner det marknadsmässigt motiverat att ta hand om fartyget, leder synsättet till problem. Det går t.ex. att tänka sig att svaret på frågan om vraket har ett kommersiellt värde eller inte varierar beroende på prisfluktuationer vad gäller lastens värde. På så vis kan det vara kommersiellt motiverat att bärga ett vrak under en viss period, men inte under en annan när marknadsläget är mindre fördelaktigt för den typen av last som fartyget bär.

I engelsk rätt framkommer av sektion 255.1 i *the Merchant Shipping Act* från 1995 att ett vrak inkluderar begreppen "jetsam, flotsam, lagan and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal water". Samma innehåll fanns i den föregående versionen av lagen, *the Merchant Shipping Act* från 1894. Före dess hade dock tolkningen av begreppet varit mer restriktivt.<sup>155</sup> Begreppen i *the Merchant Shipping Act* härstammar från gammal praxis. *Jetsam* avser gods eller delar av ett fartyg som kastats överbord för att lätta fartyget i sjönöd, varefter fartyget har förlist. *Flotsam* avser gods eller delar av ett fartyg som driver efter det att fartyget som sådant har förlist. *Lagan* avser gods eller andra delar av ett fartyg som har sjunkit efter att ha kastats i havet varefter fartyget har förlist. Definitionen av *lagan* varierar något, men enligt en definition ska godset eller delarna vara märkta genom en boj eller liknande i syfte att kunna återvända och få upp föremålet från havet.

<sup>154</sup>Dromgoole & Forrest, s. 92 och jfr bestämmelsen som tillåter hamninnehavaren att skaffa bort fartyg som *uppenbarligen saknar försäljningsvärde* i 9 § lag om flyttning av fartyg i allmän hamn.

<sup>155</sup>Se vidare Gauci, s. 2.

*Derilict* är ett övergivet fartyg eller annat föremål där ägaren inte har några utsikter att få det åter eller inte har någon sådan intention. Den egendom som kan inordnas i ovanstående definitioner avser inte bara fartygets skrov utan alltså också gods och vidare även sådant som personliga ägodelar som tillhör personer ombord på fartyget samt fartygstillbehör.<sup>156</sup>

I Danmark berördes definitionsfrågan om vrak i utredningsarbetet bakom Nairobi konventionens införande i dansk rätt. Där markeras tydligt att införande av konventionen innebär att definitionen av vrak utsträcks från den danska tolkningen. Enligt utredningen är den rådande danska uppfattningen av begreppet att det avser ett sjunket eller strandat fartyg eller delar därav. Mot bakgrund av den omfattande definitionen i Nairobi konventionen konstateras därefter att begreppet genom konventionen kommer utsträckas till att även omfatta tappade och drivande föremål samt drivande fartyg och därutöver även andra fall där det finns risk för att ett fartyg blir ett vrak.<sup>157</sup> Givet det samarbete som finns, och framförallt som har funnits, inom Norden, och i synnerhet vad gäller utarbetandet av de nordiska sjölagarna,<sup>158</sup> är det sannolikt att den svenska tolkningen av begreppet vrak är mer eller mindre samstämmigt med det danska. En implementering av konventionen skulle alltså sannolikt utvidga även den svenska tolkningen av begreppet.

Vad som gäller i svensk rätt i detta avseende är oklart. Det finns nämligen ingen definition av vare sig fartyg eller vrak i sjölagen. Från vissa bestämmelser går det dock att indirekt dra vissa slutsatser om vad som avses med begreppen. Av 1:2 SjöL framgår att ett fartyg ska ha ett skrov. Vidare framgår av 1:3 SjöL att fartyget ska ha en styrinrättning av något slag. Ett krav på att fartyget ska ha ett eget framdrivningsmedel verkar emellertid inte finnas. Av detta synes följa att fartyget, som grundkrav, vid bogsering på egen hand ska kunna hålla kurs.<sup>159</sup> Detta gör att t.ex. pråmar och läktrare i regel är att betrakta som fartyg.<sup>160</sup> Enligt Tiberg är ett fartyg enligt sjölagens mening "ett transportmedel som flyter på innesluten luft

<sup>156</sup>Dromgoole, S., "A Note on the Meaning of 'Wreck'", *The International Journal of Nautical Archaeology* (1999), 28.4, s. 319 och Rose, D. F., "Kennedy and Rose The Law of Salvage", Sweet & Maxwell, 6th ed., 2002, sektion 204-210.

<sup>157</sup>Sjöfartsstyrelsen, s. 9.

<sup>158</sup>Falkanger & Bull, s. 1 f.

<sup>159</sup>Rune, C., "Rätt till skepp", Akademiförlaget - Gothenburg, uppl. 2, 1991, s. 17 f.

<sup>160</sup>Jfr Rune, s. 18.

och som kan styras i sjön".<sup>161</sup> Det här har likheter med engelsk rätt där det enligt praxis har funnits krav på att ett fartyg ska kunna användas för navigering. Utan styrinrättning går det rimligen inte att navigera. I engelsk rätt finns emellertid dessutom ett krav på att fartyget ska kunna färdas till havs eller m.a.o. vara *seagoing*.<sup>162</sup> Detta synes vara mer långtgående än den svenska definitionen som istället tycks stanna vid kraven att fartyget ska kunna flyta och styras i vatten. I den engelska definitionen är kraven sålunda högre ställda i det här avseendet.

Av förarbeten framkommer vidare att svävare inte ingår i det svenska fartygsbegreppet.<sup>163</sup> Som noterat ovan är svävare emellertid ett av de exempel på fartyg som ingår enligt definitionen av fartyg i Nairobi konventionen enligt art. 1.2 WRC. En annan skillnad, fast tvärtom, är synen i svensk rätt om att t.ex. en flytande offshoreanläggning, t.ex. en borrhål av något slag, som annars är att betrakta som fartyg likväl behåller sin status som fartyg när den är i drift och därigenom förankrad vid havsbotten eller liknande.<sup>164</sup> I Nairobi konventionen är definitionen av fartyg istället konstruerad så att dessa fartyg förlorar sin ställning som fartyg i och med att de är i drift (art. 1.2 WRC).

Enligt en gammal svensk definition definieras ett vrak som ett fartyg som har skadats så illa att utsikterna att rädda det är små eller uteslutna. Detsamma gäller delar av ett fartyg. En viktig skillnad mellan ett vrak och ett fartyg enligt det synsättet är att vraket inte längre fungerar som ett fartyg, d.v.s. det har förstörts.<sup>165</sup> I ND 1990 s. 8 ansåg dispasschören att ett fartyg som sjunkit till 25 meters djup utanför den holländska kusten och som dessutom sannolikt brutits itu inte utgjorde ett vrak med motiveringen att fartyget gick att bärga. Frågan rörde emellertid försäkringsfrågor och en tolkning är att denna klart restriktiva tolkning av vrakbegreppet endast står sig i försäkringsrättsligt avseende.<sup>166</sup> Ett krav på att fartyget ska vara

<sup>161</sup>Tiberg, H., "Vem äger vrak och gods?", Svensk juristtidning (2000), 10, s. 972 och jfr Falkanger & Bull, s. 25.

<sup>162</sup>Se Rainey, s. 70 f.

<sup>163</sup>Prop. 2011/12:111, "Ansvarsförsäkring vid sjötransporter", s. 21. Tidigare har det emellertid hävdats att svävfarkoster sorteras in under begreppet fartyg förutsatt att de uteslutande är vattenbundna, se Rune s. 19.

<sup>164</sup>Rune, s. 18.

<sup>165</sup>Tiberg 2004, s. 9.

<sup>166</sup>Tiberg 2000, s. 973 och jfr det äldre rättsfallet NJA 1929 s. 618 som också avsåg ett försäkringsfall där försäkringsavtalet föreskrev att fartyget skulle bli "oreparabelt och således vrak" för att försäkringsersättning skulle bli aktuell. I fallet hade fartyget, trots omfattande

förstört innebär vidare att ett vrak som har övergivits inte per automatik är att betrakta som ett vrak.<sup>167</sup> Något som stärker tesen om att ett fartyg som har övergivits inte innefattas i vrakbegreppet är ordalydelsen i 9:2 4 p SjöL där ett antal omständigheter räknas upp som medger rätt till ansvarsbegränsning. Där listas bl.a. fartyg som har *övergetts* eller *blivit vrak* som två alternativa tillstånd, vilket indikerar att vrakbegreppet i svensk rätt är skilt från det fall att ett fartyg har övergivits.

#### 4.3.3 En övergång till ett mer funktionalistiskt vrakbegrepp?

Som redan noterat är vrakbegreppet betydligt bredare i Nairobi konventionen än vad som är fallet i svensk rätt. Ett exempel på fall som inte omfattas av det svenska regelverket är t.ex. ett fartyg som skäligen kan antas vara på väg att förlisa och där effektiva åtgärder inte har vidtagits för att möta denna fara. Konventionsbegreppet innefattar också föremål som har tappats av fartyget, t.ex. containrar. Detta är långt ifrån hur begreppet tolkas i svensk rätt där begreppet i princip avser ett fartyg som har havererat på ett sådant sätt att det är förstört. En liknande tolkning finns i engelsk rätt. Att vidga begreppet så långt som Nairobi konventionen gör kan sägas vara ett led mot ett mer funktionalistiskt förhållningssätt till vrakbegreppet. Sålunda kan det expanderade begreppet motiveras av att det är funktionellt relevant att betrakta en tappad container som ett vrak för att på så vis möjliggöra de aktioner som regelverket ger även om en tappad container i sig må hända skiljer sig från den traditionella uppfattningen om ett vrak. Detsamma gäller frågan om att innefatta situationer där ett vrak ännu inte föreligger, men där det är rimligt att förutsätta att så kommer att ske och effektiva åtgärder inte vidtas för att ta hänsyn till detta. En sådan formulering och syn på vrakbegreppet ger incitament för att vidta proaktiva och preventiva åtgärder för att förhindra att ännu värre och än mer kostsamma situationer uppstår. Argumentationslinjen ska ses mot bakgrund av det faktum att det generellt sett är betydligt mer kostsamt att hantera en situation där ett haveri de facto har inträffat jämfört med de kostnader som är förenade med ett preventivt och proaktivt arbete för att förhindra ett sådant haveri.<sup>168</sup>

---

skador genom brand, blivit reparerat och åter insatt i sjötrafik, varför domslutet blev att fartyget inte hade varit att betrakta som vrak.

<sup>167</sup>Tiberg 2004, s. 9.

<sup>168</sup>Jfr Statskontoret, s. 39.

## 4.4 Ansvarsfrågor

### 4.4.1 Ansvarsläget i svensk rätt

Som redan framkommit är den svenska lagstiftningen angående vrak spridd på olika håll. Detta medför också att ansvarsläget varierar, i den mån ett ansvar överhuvudtaget kan utkrävas, beroende på vilken lagstiftning som är tillämplig. I lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn finns en möjlighet för hamninnehavaren att kräva ägaren eller redaren för kostnader som har uppkommit i och med tillämpningen av lagen. En liknande bestämmelse finns i förordningen om åtgärder mot föroreningar från fartyg. Någon sådan möjlighet finns emellertid inte i förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. En motsatstolkning skulle därmed innebära att någon ansvarsutkrävning inte kan göras vad gäller vrak och andra större föremål som utgör hinder i allmän farled. För de situationer som faller utanför ovanstående regleringar finns i stort sett ingen vägledning alls. Även om allmänna rättsliga principer eller regler, t.ex. skadeståndsrättsliga, skulle kunna landa i att ägaren slutligen har någon form av ansvar även i andra fall förefaller detta olyckligt. Onekligen borde det i samtliga dessa fall finnas reella möjligheter att utkräva ansvar av den som de facto är ansvarig för fartyget.

### 4.4.2 Att kanalisera ansvaret till ägaren

Ett centralt inslag i Nairobikonventionen är kanaliseringen av ansvaret till ägaren. Detta är en konstruktion som återfinns i andra internationella konventioner.<sup>169</sup> Att tillträda Nairobikonventionen skulle medföra ett mer enhetligt system vad gäller möjligheten att kanalisera ansvaret till ägaren. Av ovanstående framgår klart att reformer är önskvärda på det här området och att använda opt-in-klausulen för att på så vis tillämpa konventionsbestämmelserna på territorialhavet och även inre vatten skulle ge Sverige ett mer konsekvent regelsystem i det här avseendet. Vidare skulle ett tillträde även innebära att Sverige kan tillämpa reglerna i den exklusiva ekonomiska zonen. Möjligheten att annars utkräva ett ägaransvar utanför territorialhavet är begränsat.

---

<sup>169</sup>Exempelvis finns samma reglering vad gäller oljeskada i 10 kap SjöL där 10:3 SjöL slår fast att en oljeskada ska ersättas av fartygets ägare.

Kanaliseringen av ansvaret gentemot ägaren häftar vid bestämmelserna om tvingande försäkring för ägaren. Dessa bestämmelser ska ses mot bakgrund av de möjligheter en skadelidande har att faktiskt utkräva ett ansvar av ägaren. Möjligheten att få ersättning i en situation där det har slagits fast att det är ägaren som ansvarar beror i det enskilda fallet på ägarens betalningsförmåga. Ett flertal situationer kan tänkas där ägaren försöker undkomma eller av andra skäl inte drabbas av något ansvar. En sådan situation kan vara att ägaren inte går att kontakta. Men även i de fall ägaren kan lokaliseras riskerar en skadelidande att stå lottlös om ägaren t.ex. är insolvent. Det är inte ovanligt inom sjöfartsnäringen att bolagen är uppbyggda enligt principen ett bolag per fartyg, vilket i realiteten innebär att ett eventuellt krav avseende fartyget i praktiken är begränsat till bolagets värde.<sup>170</sup> Även om en högre skadeståndsskyldighet slås fast i domstol kommer endast bolaget som subjekt svara för den och den reella begränsningen kommer därmed motsvara bolagets värde.<sup>171</sup> En tvingande försäkring medför på så vis ytterligare en möjlighet att utkräva ansvar och säkerställer att det finns pengar att få från en extern part. Det faktum att det går att kräva försäkringsgivaren direkt ökar givetvis den här möjligheten.

Som noterat ovan finns ett system med tvingande försäkring i svensk rätt. Kravet träffar emellertid enligt 7:2 SjöL redaren, medan kravet i Nairobi-konventionen istället avser den registrerade ägaren som utgångspunkt genom art. 12.1. I många fall kommer ägaren också att vara redaren, men så är t.ex. inte fallet i skeppslega (eng. *bareboat charter*). Här finns således en skillnad mellan konventionen och bestämmelserna i svensk rätt. Ytterligare en likhet är emellertid att försäkringsgivaren kan krävas direkt i båda systemen.

## 4.5 Försäkringsfrågor

### 4.5.1 Tonnagekravet för försäkring som en miniminivå?

Ytterligare en central del av Nairobi-konventionen är bestämmelserna om tvingande försäkring. I den danska utredningen, som ligger bakom im-

---

<sup>170</sup>Baatz, s. 265 och Lahmer, s. 153.

<sup>171</sup>I vissa fall och jurisdiktioner kan det emellertid finnas möjlighet att kräva systerfartyg även i de fall där systerfartyget de facto inte ägs av samma bolag som det ursprungliga fartyget, men de tankegångarna utvecklas inte här. Se vidare främst den sydafrikanska arrestlagstiftningen *Admiralty Jurisdiction Regulation Act 105* från 1983, sektion 3(6-7).

plementeringen av konventionen i dansk rätt, har man valt att behandla konventionens gräns på en bruttodräktighet om 300 ton som en miniminivå. Nationellt önskar Danmark emellertid att gå längre än så och lagförslaget innehåller därför ett försäkringskrav för registrerade skepp med en bruttodräktighet på 20 ton och över. Detta motiveras av att det är av intresse att så många skepp som möjligt är försäkrade i danska farleder. Den här gränsen korrelerar med den danska regleringen kring skepp som medför att skepp med en bruttodräktighet som understiger 20 ton inte behöver registreras i det danska skeppsregistret. Man har valt att inte låta försäkringsskyldigheten påverka skepp med mindre bruttodräktighet med motiveringen att detta skulle kräva för mycket administrativt arbete mot bakgrund av att sådana skepp inte behöver registreras. Indirekt kan man således sluta sig till att Danmark helst hade sett att försäkringsskyldigheten hade omfattat samtliga skepp. Den lägre nivån gäller endast för danska skepp, eftersom Danmark inte unilateralt kan utsträcka konventionens innehåll till andra stater. För de danska skepp som omfattas och som har en bruttodräktighet om mellan 20 och 299 ton kommer emellertid inga certifikat att utfärdas.<sup>172</sup> Anledningen härtill utvecklas inte i utredningen, men ett rimligt antagande är att certifikatsystemet är bundet till det tonnagekrav som uppställs i konventionen. Det skulle leda till oklarheter i andra medlemsstater om det förekom fartyg med certifikat som inte är föremål för certifikat i vissa andra medlemsstater.

För svensk del finns inget krav på en bruttodräktighet om 20 ton eller mer för registrering i skeppsregistret. Istället gäller enligt 1:2 SjöL att alla skepp, d.v.s. de fartyg som har ett skrov med en största längd av minst tolv meter och en största bredd om minst fyra meter, ska registreras i skeppsregistret. I Sverige skulle det således vara möjligt att göra det som Danmark inte vill genomföra p.g.a. för höga administrativa kostnader, d.v.s. att utöka försäkringsskyldigheten till samtliga skepp oavsett bruttodräktighet. Det är emellertid en fråga som bör vara föremål för närmare utredning, eftersom det riskerar att sätta press på ägare av skepp av mindre storlek.

---

<sup>172</sup>Søfartsstyrelsen, s. 12 f. Det danska regelverket kommer sålunda innebära ett förbud mot att anlöpa dansk hamn eller offshoreanläggning för danska skepp som har en bruttodräktighet om 20 ton eller mer och som saknar försäkring samt för danska skepp med en bruttodräktighet om 300 ton eller mer som saknar certifikat. Vidare kommer certifikat krävas av skepp med annan flagg än dansk som har en bruttodräktighet om 300 ton eller mer. Detta ska gälla samtliga stater, d.v.s. även de som inte har tillträtt konventionen.

En sådan bestämmelse skulle t.ex. träffa större fritidsbåtar som används för privat bruk i form av motor- och segelbåtar. Det är även rimligt att anta att en sådan reglering skulle leda till konkurrensnackdelar vad gäller skepp i näringsverksamhet med en bruttodräktighet som understiger 300 ton. Ett sådant krav skulle samtidigt säkerställa ett brett försäkringsskydd som täcker de kostnadsposter som nämns i konventionen och som går utanför det skydd som nuvarande försäkringar ger på området. Frågan tål därför att undersökas djupare.

#### 4.5.2 Regler för vrakborttagning inom P&I

Som noterat ovan är det främst P&I-försäkring som kommer att bli aktuell när det gäller vrakborttagning.<sup>173</sup> En sådan försäkring täcker bärgning, bortförel, kassering/avskaffning (eng. *destruction*)<sup>174</sup> samt ljussättning och märkning av vraket. I dessa fall går försäkringen in och står för eventuell ansvarsskyldighet samt kostnader och utlägg. Detta förutsätter emellertid att det definitionsmässigt anses finnas ett vrak. Därutöver följer att vraket ska befinna sig inne i en hamn eller en stat som föreskriver att försäkringstagaren har en skyldighet att ta hand om vraket.<sup>175</sup> Således är det av fundamental vikt för reglernas tillämpning att stater har tvingande regler, t.ex. i form av de som finns i Nairobikonventionen, för att vrakborttagning ska kunna rymmas inom ramen för en P&I-försäkring. Vidare krävs att vrakborttagningen inte i själva verket ska stanna på en tredje part, t.ex. en extern part som orsakade haveriet. Försäkringen täcker även bärgning o.s.v. med avseende på eventuella föremål ombord, t.ex. containrar. Skulle försäkringstagaren inte följa de regler som är föreskrivna i den specifika jurisdiktionen kan försäkringsskyddet även täcka det skadestånd som kan uppstå genom ett sådant agerande.<sup>176</sup>

<sup>173</sup>Vid sidan av detta finns även kaskoförsäkring (eng. *hull insurance*) som t.ex. vid kollision med ett annat fartyg täcker tre fjärdedelar av skadan samt last, varefter P&I-försäkringen täcker den resterande fjärdedelen. Se vidare Jervis, s. 116.

<sup>174</sup>Jfr möjligheten för en hamninnehavare att låta *skaffa bort* ett fartyg i allmän hamn i svensk rätt genom lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn.

<sup>175</sup>Hill, s. 202.

<sup>176</sup>Jervis, s. 118. Försäkringsersättning kan även betalas ut genom tillämpning av den s.k. omnibus-regeln. Detta är ett särpräglad inslag i P&I-försäkringar som möjliggör betalning även i de fall där en händelse faller utanför de specifika villkor som finns samtidigt som händelsen inte är exkluderad från skydd. Sålunda avses en händelse som egentligen inte skulle ge upphov till ersättning, men där ledarna för P&I-klubben diskretionärt anser att ersättning likväl ska utgå. Detta understryker återigen att det rör sig om ett kooperativ

### 4.5.3 Exempel på försäkringsvillkor vad gäller vrakborttagning

P&I-klubbarnas försäkringsvillkor, åtminstone inom ramen för den internationella gruppen, är lika innehållsmässigt. Klubbarna har inte gemensamma regler, men det finns likväl en koordinering eller samsyn inom den internationella gruppen som för med sig att de är likalydande.<sup>177</sup>

I den norska P&I-klubben Gards försäkringsvillkor regleras vrakborttagning i regel 40 som lyder:

Rule 40 Liability for obstruction and wreck removal

The Association shall cover:

- a) costs and expenses relating to the raising, removal, destruction, lighting and marking of the Ship or of the wreck of the Ship or parts thereof or of its cargo lost as a result of a casualty, when such raising, removal, destruction, lighting and marking is compulsory by law or the costs or expenses thereof are legally recoverable from the Member;
- b) liability incurred by reason of the Ship or the wreck of the Ship or parts thereof, as a result of a casualty, causing an obstruction,

provided that:

- i) recovery from the Association under this Rule shall be conditional upon the Member not having transferred his interest in the wreck otherwise than by abandonment; and
- ii) the realised value of the wreck and other property saved shall be credited to the Association.

Sålunda ersätts kostnader relaterade till bärgning, borttagning, kassering eller bortskaffning, ljussättning och märkning av vrak. Detsamma gäller med fartygets last. Detta gäller emellertid, som nämnt ovan, endast förutsatt att dessa åtgärder krävs enligt lag eller att sådana kostnader kan krävas av

\_\_\_\_\_ som är skapat av medlemmarna själva utan ett bakomliggande vinstintresse. På så vis blir omnibus-regeln ett instrument som kan användas vid oväntade fall där en annars skötsam medlem medges försäkringsersättning trots att en vanlig traditionell vinstdrivande försäkringsverksamhet inte skulle utge någon ersättning. Se vidare Jervis, p. 120.

<sup>177</sup>Johansson, s. 52.

försäkringstagaren på laglig väg. Ett införlivande av Nairobi konventionen skulle alltså ge en sådan möjlighet för de kostnader som beskrivs i konventionen. I dagsläget ges m.a.o. skydd endast i den mån en skyldighet att ta bort vraket följer av lag. Ett tänkbart fall är sådan skadeståndsskyldighet som ägaren eller redaren drar på sig inom ramen för lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn. Vidare kan noteras att många av Nairobi konventionens inslag korresponderar med de kostnadsposter som nämns i försäkringsvillkoren. Villkoren kräver också att försäkringstagaren inte har överfört rätten till vraket på någon annan samt att vrakets eventuella värde eller den egendom som kan räddas tillfaller försäkringsgivaren.

Den svenska P&I-klubben Swedish Club har följande regel vad gäller vrakborttagning:

#### Section 5 - Obstruction to navigation and wreck liabilities

Liabilities, costs or expenses incurred where the entered ship as a result of a casualty has caused an obstruction to navigation.

Liabilities, costs or expenses relating to the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck of the entered ship, its cargo or equipment which relates to the ship or wreck, when such acts are compulsory by law or the costs thereof are legally recoverable from the Member except to the extent they are covered by the Hull insurance of the entered ship. The value of the wreck and other property saved shall be credited to the Association.

Liabilities, costs or expenses incurred as a result of the presence or involuntary shifting of the wreck of the entered ship or its cargo. However, where the Hull Underwriters have not acquired title to the wreck, the cover afforded by the Association is limited to a period of three years from the day the insurance ceased.

Reglerna påminner om de regler som Gard tillämpar, vilket är i linje med resonemanget ovan. En skillnad är emellertid att regeln specifikt refererar till kaskoförsäkringen samt att reglerna synes knytas till hinder för navigering samtidigt som den miljöaspekt som är av central betydelse i Nairobi kon-

ventionen inte nämns. Ett sådant fall skulle dock rimligen täckas in även av nuvarande lydelse givet att det följer av lag.

Som framgått ovan finns således ett ramverk hos P&I-klubbar för att hantera vrakborttagning. Det bygger emellertid på att en sådan skyldighet föreskrivs i lag, varför Nairobikonventionen kommer att ha en stor genomslagskraft på det här området i den mån den implementeras.

## 5 Avslutning

### 5.1 Slutsatser

Uppsatsens syften var att kartlägga det svenska rättsläget vad gäller vrak, undersöka Nairobi konventionens närmare innebörd och jämföra regelverken med varandra. Till ovanstående hörde även angränsande frågor.

Kartläggningen av det svenska rättsläget har visat att regleringen är splittrad. Vrak regleras i två typfall i den svenska regleringen där det första avser vrak som utgör fara för navigering, medan det andra avser vrak som utgör fara i miljöhänsyn. Typfallen regleras på olika håll i lagstiftningen och för respektive typfall finns vidare en rad olika regelverk som kan vara aktuella vad gäller vrak och den problematik som omgärdar dem.

Vad gäller det första typfallet innehåller lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn tämligen detaljerade bestämmelser som reglerar vilka mandat och befogenheter hamninnehavare har när ett fartyg utgör ett hinder i en allmän hamn. Bestämmelser finns även kring vem som ansvarar för de kostnader som uppkommer i och med att åtgärder vidtas i enlighet med lagen. Det kan exempelvis röra sig om att flytta fartyget. Det är däremot inte helt klart att lagen är tillämplig med avseende på vrak, men det finns stöd för att en sådan tolkning kan göras analogt. Uppsatsen har visat på att den här typen av osäkerhet avseende tillämpningsområde närmast är symptomatiskt för det här rättsområdet.

Andra delar av den svenska lagstiftningen är mer fragmenterad. Ett exempel på en sådan reglering är förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. Förordningen ger Sjöfartsverket rätt att avlägsna ett fartyg eller annat större föremål som utgör hinder eller fara för sjöfarten i allmän farled och som befälhavaren, redaren eller ägaren inte omedelbart avlägsnar på eget initiativ. Till skillnad från lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn innehåller förordningen emellertid inga bestämmelser om vem som kan hållas ansvarig och, framförallt, vem som ska stå kostnaden för de insatser som görs i enlighet med förordningen.

Osäkerheten är än större vad gäller det andra typfallet om vrak som utgör fara i miljöhänsyn. Den reglering som finns, t.ex. i form av lag om skydd mot olyckor och lag om åtgärder mot föroreningar från fartyg, reglerar vilka åtgärder som kan vidtas i en, mer eller mindre, akut situation för att undvika skada på miljön. Lagen om skydd mot olyckor innehåller

sålunda bestämmelser om miljöräddningstjänst, medan lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg möjliggör förelägganden t.ex. avseende läktering av olja eller andra skadliga ämnen. I det här senare fallet finns även möjlighet att kräva ett finansiellt ansvar från ägaren eller redaren. Vem som ansvarar i ett specifikt skede enligt de här olika lagarna kan emellertid vara oklart. Uppsatsen har visat att ansvaret kommer att variera mellan olika myndigheter och eventuella kommuner beroende på vrakets geografiska position och hur allvarligt läget bedöms givet de särskilda rekvisit som finns i de olika lagarna. Det rör sig här om kvalificerade bedömningar som stundtals måste göras vid akuta och snabba förlopp. Jag har argumenterat för att detta måste betraktas som en olycklig konstruktion. Det vore bättre att samordna ansvaret inom ramen för ett regelverk och en aktör.

Till skillnad från den svenska regleringen särbehandlas inte de två typfallen i Nairobikonventionen. Istället inordnas både vrak som utgör fara för navigering och vrak som utgör fara i miljöhänseende i samma regelverk. Konventionens tillämpningsområde är den exklusiva ekonomiska zonen, men kan även utökas till att omfatta territorialhavet och inre vatten genom en särskild opt-in-klausul. Regelverket behandlar vilka åtgärder som kan vidtas i en situation där ett maritimt olycksfall leder fram till ett vrak och vem som bär ansvaret i en sådan situation. Ansvaret kanaliseras till ägaren av fartyget som är strikt ansvarig för de kostnader som uppstår i och med vrakborttagningen. Det här är i linje med en rad andra internationella konventioner på sjörettens område. Ett strikt ansvar innebär att ägaren presumeras ansvara och den presumptionen kan endast brytas genom de specifika försvar som finns listade i konventionen. Häftat till ansvaret finns även en bestämmelse om försäkringsplikt.

I uppsatsen har jag beskrivit Nairobikonventionens regelsystematik. Konventionens uppbyggnad ger vid handen att den är tänkt att följa ett särskilt rörelsemönster eller flödesschema där den drabbade staten först informeras om att ett maritimt olycksfall har inträffat i statens konventionsområde. Staten ska därefter varna de som riskerar att komma i kontakt med vraket samt lokalisera det förutsatt att staten bedömer att vraket utgör en fara i konventionens mening. Därefter ska vraket märkas i enlighet med det internationella system som finns. Ägaren ska sedan svara för vrakborttagningen, men den drabbade staten kan i vissa fall gripa in och ombesörja borttagningen på egen hand.

Även om Nairobi konventionen är ett mer heltäckande och sammanhängande system än den svenska nuvarande regleringen har uppsatsen visat på otydliga inslag i konventionen och problem som ännu inte är lösta. I regel kan otydligheter kopplas till det faktum att konventionstextens ordalydelse är resultatet av en kompromiss mellan olika stater med skilda agendor och åsikter. Det finns t.ex. oklarheter angående vilken effekt opt-in-klausulen har på andra stater som inte har valt att tillämpa den samt överlag tveksamheter kring hur konventionen ska ses i ljuset av internationell sedvanerätt och andra konventioner som UNCLOS. Vidare finns vissa oklarheter vad gäller den ansvarsbegränsning som konventionen tillåter. Konventionen antar dessutom ett vrakbegrepp som är betydligt vidare än den gängse tolkningen av vrak inom så väl svensk som övrig nordisk och engelsk rätt.

I diskussionsdelen har uppsatsen problematiserat och granskat både det svenska regelverket och Nairobi konventionen på en djupare nivå. Därtill har även den svenska regleringen jämförts med engelsk och norsk rätt för att påvisa likheter och skillnader vad gäller lagstiftning avseende vrak. Jämförelsen visar att det inte är ovanligt med den uppdelning som har gjorts mellan de två typfallen, men att det även går att kombinera dessa inom ramen för ett och samma regelverk. Vidare visar jämförelsen att det svenska regelverket är fragmentiserat och tämligen tandlöst jämfört med de mer långtgående befogenheter som finns inom både engelsk och norsk rätt.

Uppsatsen har vidare diskuterat det vrak- och fartygsbegrepp som finns i Nairobi konventionen och hur det förhåller sig till de svenska definitionerna av vrak och fartyg. Dessa definitionsfrågor behandlades i den rent analytiska delen av uppsatsen, eftersom det saknas legaldefinitioner av begreppen i svensk rätt. Mot bakgrund av detta har jag genom vad som indirekt kan läsas ut ur lagstiftningen och med stöd av andra källor gjort en tolkning av vad som menas med begreppen i ett svenskt perspektiv. Tolkningen visar ett fartygsbegrepp som skiljer sig något jämfört med vad som avses i Nairobi konventionen, t.ex. på så vis att svävare inte omfattas av det svenska begreppet medan så är fallet i konventionen. Ytterligare en skillnad finns vad gäller sådant som hänför sig till offshoreindustrin, t.ex. borrar och liknande. Dessa betraktas inte som fartyg i Nairobi konventionen när de är i drift, medan de i svensk rätt betraktas som fartyg även i sådana fall. Skillnaderna mellan svensk rätt och konventionen är än större vad gäller vrakbegreppet. Uppsatsen har visat att vrakbegreppet i svensk rätt

är tämligen snävt. Traditionellt har ett fartyg ansetts vara ett vrak när det skadats så illa att utsikterna att rädda det är små eller uteslutna. Nairobi-konventionen har ett betydligt mer omfattande vrakbegrepp där även ett fartyg som skäligen kan antas vara på väg att förlisa och där effektiva åtgärder inte har vidtagits för att möta denna fara inordnas i vrakbegreppet. I anslutning till det här har jag resonerat kring att ett tillträde skulle kunna ses som en övergång till ett mer funktionalistiskt vrakbegrepp.

Diskussionsdelen har därpå behandlat ansvarsfrågor och Nairobi-konventionens konstruktion där ansvaret kanaliseras till ägaren. Uppsatsen har visat att det enligt det svenska regelverket inte sällan är oklart vem som egentligen ansvarar i en given situation och att det sålunda kan vara problematiskt att utkräva ett ansvar i många fall. Att kanalisera ansvaret till ägaren är inget nytt fenomen i svensk rätt. Så är t.ex. fallet vad gäller sjölagens bestämmelser om oljeskada. Kopplat till frågor om ansvar finns även försäkringsaspekter där konventionen slår fast en försäkringsplikt. Inte heller denna konstruktion är ny i svensk rätt och en sådan skyldighet finns redan. I detta sammanhang har jag resonerat kring om Sverige bör följa Danmarks initiativ och nationellt sänka den gräns på bruttodräktighet som gäller för försäkringsplikt. Här måste emellertid en mängd olika faktorer vägas mot varandra och frågan förtjänar att utredas djupare. Avslutningsvis har en kortare jämförelse gjorts mellan de försäkringsvillkor som finns i P&I-försäkringar. Gemensamt för dessa är att det krävs att ett ansvar för vrakborttagning finns i den nationella lagstiftningen för att försäkringen ska ge ersättning. Det är därför av vikt att det finns entydiga regler som slår fast vem som bär ansvaret för en incident.

## **5.2 Avslutande reflektioner**

Mot bakgrund av det som framkommit ovan konkluderas nu uppsatsen med en bedömning om Sverige bör tillträda Nairobi-konventionen eller inte.

Den svenska lagstiftningen om vrak är bristfällig och behöver reformeras. En av de mer progressiva delarna i den svenska lagstiftningen är lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn. Där finns regler som i många avseenden påminner om bestämmelserna i Nairobi-konventionen. Exempelvis ska ägaren meddelas och beredas möjlighet att avlägsna fartyget. Ägaren kan därefter krävas på ersättning och slutligen kan fartyget skaffas bort utan någon medverkan från ägarens sida. Ytterligare en likhet mellan det svenska

systemet och Nairobi konventionen är förekomsten av försäkringsskyldighet. Även om det finns skillnader mellan det svenska regelverket och Nairobi konventionen visar de här likheterna att ett tillträde till konventionen inte skulle omkullkasta det svenska systemet eller leda till en helt radikal förändring. Istället kan en rörelse mot Nairobi konventionen ses som en progressiv och rimlig utveckling av rättsområdet. Givet att vrakborttagning är en fråga som är global är det även önskvärt med harmoniserade regler mellan olika rättssystem, vilket enklast nås genom en bred implementering av en internationell konvention som Nairobi konventionen.

Givet det stöd som Nairobi konventionen har fått från världssamfundet vore ett tillträde från svensk sida ett steg framåt av många anledningar. Onekligen innehåller konventionen vissa oklarheter, vilka har framkommit ovan, men regelverket har också fördelar. Det faktum att de stater som förhandlade fram konventionen lyckades komma överens är i sig ett kvitto på att det finns acceptans för reglerna i dess nuvarande form. Även det faktum att konventionen nu träder i kraft pekar på detta. De oklarheter som finns kanske är priset som får betalas för att nå en mer heltäckande reglering och tillämpning.

Sverige borde således tillträda konventionen och använda sig av opt-in-klausulen och därigenom utsträcka reglernas tillämpning både till territorialhavet och inre vatten. På så vis kan Sverige få ett heltäckande regelverk där vrak behandlas lika oavsett om de utgör hinder eller fara för navigering eller riskerar att skada miljön. Efter ett sådant tillträde och implementering skulle Sverige ha ett koherent och enhetligt regelverk som kan ersätta dagens bristfälliga lagstiftning. Då är vrakborttagning inte längre en havererad del av den svenska sjörätten.

## Källförteckning

### Böcker

- Baatz, Y., "Maritime Law", Taylor and Francis, 3rd ed, 2014.
- Dixon, M., "Textbook on International Law", Oxford University Press, 6th ed., 2007.
- Ekblad, J. & Wallin, B., "Navigering och sjömanskap", Bilda förlag, uppl. 4, 2001.
- Falkanger, T., & Bull, J. H., "Sjørett", Sjørettsfondet akademisk, 7. utgave, 2010.
- Herbert, J. & Lloyd's, "The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in the 21st Century", Lloyd's, 2013.
- Hill, C., "Maritime Law", Lloyd's Practical Shipping Guides, 6th ed., 2003.
- Jervis, B., "Reeds, Marine Insurance", Adlard Coles Nautical, uppl. 1, 2005.
- Johansson, S. O., "Marine and Other Types of Transport Insurance", 2nd ed., 2013.
- Lahmer, V. et al., "Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs", LIT Verlag Münster, 2008.
- Lloyds, "The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in the 21st Century", 2013, tillgänglig via [www.lloyds.com](http://www.lloyds.com).
- Mukherjee, K. P., & Brownrigg, M., "Farthing on International Shipping", Springer, 4th ed., 2013.
- Ramberg, C., "Bisarr Rättsfilosofi", tillgänglig bl.a. via [www.christinaramberg.se](http://www.christinaramberg.se), 2012.
- Rose, D. F., "Kennedy and Rose The Law of Salvage", Sweet & Maxwell, 6th ed., 2002.
- Rune, C., "Rätt till skepp", Akademiförlaget - Gothenburg, uppl. 2, 1991.
- Sjöfartsverket, "Kort 1 - Symboler, Förkortningar, Begrepp i svenska sjökort", VII ed., 2012.
- Sjöfartsverket, "Ufs A, Underrättelse för sjöfarande - Allmänna upplysningar", 2014.

## Artiklar

- Dromgoole, S., "A Note on the Meaning of 'wreck'", *The International Journal of Nautical Archaeology* (1999), 28.4, s. 319-322.
- Dromgoole, S. & Forrest, C., "The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (2011), vol. 1, s. 92-122.
- Gauci, G., "The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 - A Flawed Instrument", *Journal of Business Law* (2009), 2, 203-223.
- Hamer, M., "Shipping 'pile-up' sparks safety fears", *New Scientist* (2003), Volume 177; Issue 2377, 11/1-2003.
- Irving, W., "The Nairobi Convention: Reforming Wreck Removal in New Zealand", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* (2010), 24, s. 76-92.
- Jareborg, N., "Rättsdogmatik som vetenskap", *Svensk juristtidning* (2004), s. 1-10.
- Luttenberger, A., Rukavina, B. & Rak, L., "The Implementation of the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, 2007 in the Croatian Law", *14th International Conference on Traffic Science, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies Portorož (7891-3522) 1* (2011), 1, s. 1-10.
- Michel, D. C., "Introductory Note to the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks", *International Legal Materials* (2007), Vol. 46, s. 694-696.
- Munck, J., "Rättskällor förr och nu", *Juridisk Publikation* (2014), s. 199-208.
- Rainey, S., "What is a ship under the 1952 Arrest Convention", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (2013), vol. 1, s. 50-85.
- Sandgren, C., "Är rättsdogmatiken dogmatisk?", *Tidsskrift for Rettsvitenskap* (2005), vol. 118, s. 648-656.
- Svensson, E-M., "De lege interpretata - om behovet av metodologisk reflektion", *Juridisk Publikation* (2014), s. 211-226.
- Tiberg, H., "Vem äger vrak och gods?", *Svensk juristtidning* (2000), s. 972-981.
- Tiberg, H., "Wrecks and Wreckage in Swedish Waters", In: Wahlgren, P., ed. *Maritime & transport law : bar associations*, Stockholm Institute for Scandinavian Law, 2004, s. 1-18.

## **Lagstiftning**

Handelsbalk (1736:1232)

Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Lag (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn

Lag (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn

Kulturmiljölagen (1988:950)

Lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon

förordning (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon

Sjölag (1994:1009)

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

Miljöbalk (1998:808)

Lag (2003:778) om skydd mot olyckor

Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor

Försäkringsavtalslagen (2005:104)

Förordning (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske

## **Konventioner**

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (1996)

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (1992)

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969

Maritime Labour Convention 2006

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007

The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969

United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982

### **EU- och utländsk lagstiftning**

2009/20/EG

Admiralty Jurisdiction Regulation Act 105 1983

Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847

Lov om havner og farvann

Lov om vern mot forurensninger og om avfall

The Merchant Shipping Act 1894

The Merchant Shipping Act 1995

### **Rättsfall**

NJA 1929 s. 618

ND 1990 s. 8

### **Förarbeten och utredningar**

#### **Propositioner**

Prop. 1981/82:130

Prop. 1985/86:122

Prop. 2002/03:119

Prop. 2011/12:111

#### **Statens offentliga utredningar**

SOU 1943:32

SOU 2007:058

SOU 2015:4

#### **Förarbeten till Nairobi konventionen**

LEG/CONF.16/INF.2

LEG/CONF.16/INF.3

LEG/CONF.16/INF.6

LEG/CONF.16/4

LEG/CONF.16/6

LEG/CONF.16/7  
LEG/CONF.16/9  
LEG/CONF.16/12  
LEG/CONF.16/15

### **Andra utredningar**

Sjöfartsverket, "Miljörisker från fartygsvrak", Regeringsuppdrag 2009/4683/TR (2011),  
Tillgänglig: [www.sjofartsverket.se/upload/vrakutredning/Vrakrapport.pdf](http://www.sjofartsverket.se/upload/vrakutredning/Vrakrapport.pdf)

Statskontoret, "Vrak och ägarlösa båtar", (2008:6).

Søfartsstyrelsen, j.nr. 2012002641, "Forslag til Lov om ændring af søloven, lov om skibes besætning, lov om tillæg til strandingslov af 10. april 1895 og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtelse til at redde de ombordværende m.v.)".

Trafikanalys, "Godstransporter i Sverige - redovisning av ett regeringsuppdrag", Rapport 2012:7.

### **Övrigt**

#### **Dokument**

Emergency Wreck Removal Buoy, IMO, SN.1/Circ.259, 11 December 2006.

GARD, Member Circular No 08.14.

ISU, Annual Review 2013, tillgänglig via  
<http://www.marine-salvage.com/pdfs/ISUAnnualReview2013.pdf>

Nordlander, kommentar till förordning om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske på Karnov.

Sjöfartsverkets yttrande över Miljödepartementets promemoria om flytting av båtar och skrotbåtar, M2012/1824/R.

The Swedish Club, Annual Report 2013.

## **Hemsidor**

Samtliga adresser nedan, och även de som förekommer ovan, kontrollerade den 28 februari 2015.

[www.bbc.com/news/world-europe-19962191](http://www.bbc.com/news/world-europe-19962191)

[www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2106.html)

[www.iala-aism.org](http://www.iala-aism.org)

[www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions)

[www.regeringen.se/sb/d/1910/a/175972](http://www.regeringen.se/sb/d/1910/a/175972)

[www.trinityhouse.co.uk/marinerinfo/aidstonavigation/emergency-wreck-marking-buoy.html](http://www.trinityhouse.co.uk/marinerinfo/aidstonavigation/emergency-wreck-marking-buoy.html)

Jag, Jhonnie Kern, registrerades på kursen första gången HT14. Jag har inte deltagit i något tidigare examinationstillfälle.