

Regeringens proposition

1985/86: 122

om flyttning av fartyg i allmän hamn



Prop.
1985/86: 122

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 27 februari 1986.

På regeringens vägnar

Olof Palme

Sven Hulterström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att ett fartyg i allmän hamn får flyttas om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Fartygets ägare eller redare är gentemot hamninnehavaren ansvarig för flyttningskostnaderna och övriga kostnader enligt lagen.

Lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 juli 1986.

Lagförslagen i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 5), lagrådets yttrande (s. 30) och föredragande statsrådets ställningstaganden till lagrådets synpunkter (s. 38).

Den som vill ta del av samtliga skäl för lagförslagen måste därför läsa alla tre delarna.

1 Förslag till

Lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Ett fartyg i allmän hamn får flyttas av hamninnehavaren, om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter.

2 § En flyttning får inte genomföras förrän fartygets ägare har underrättats och fått skäligt rådrom att själv flytta fartyget. Underrättelsen skall innehålla uppgifter om kostnadsansvaret enligt 5 § och om möjligheterna att sälja och skaffa bort fartyget enligt 7–9 §§.

Om saken brådskar, får fartyget flyttas utan att vad som sägs i första stycket har iakttagits. Ägaren skall dock så snart som möjligt underrättas om flyttningen.

Finns det en särskild redare, kan denne underrättas i stället för ägaren. Har ägaren eller redaren underrättats, gäller det också gentemot den som träder i hans ställe.

3 § En underrättelse skall delges den som den riktar sig till. Vid kungörelsedelgivning gäller, i stället för vad som föreskrivs i 17 § delgivningslagen (1970: 428), att underrättelsen skall kungöras i Post- och Inrikes Tidningar och i de av sjöfartsverket utgivna Underrättelser för sjöfarande samt anslås på fartyget. Detta förfarande får tillämpas också för delgivning med en ägare eller redare som är okänd.

4 § Flyttningen och den fortsatta förvaringen av fartyget skall ske med omsorg så att onödig skada eller olägenhet inte uppkommer.

5 § En ägare eller redare som har delgetts underrättelse är skyldig att ersätta hamninnehavaren hans kostnader för fartygets flyttning och fortsatta förvaring samt för underrättelsen. Detta gäller dock inte om fartyget hade frånhänts ägaren genom brott.

Är både ägaren och redaren betalningsskyldiga, svarar de solidariskt. Detsamma gäller i fråga om betalningsskyldighet som åvilar delägarna i ett partrederi.

6 § I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret enligt 2 § sjölagen (1891: 35 s. 1) eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av 14 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

7 § Hamninnehavaren har rätt att hålla kvar fartyget till säkerhet för sin fordran på ersättning för de kostnader som avses i 5 §.

Om inte kostnaderna betalas eller säkerhet ställs, får fartyget säljas när tre månader förflutit sedan det flyttades. Ägaren skall dock alltid ha delgetts underrättelse och tre månader ha förflutit därefter. Har talan väckts i en fråga som rör hamninnehavarens fordran, får försäljning inte ske förrän en skälig tid har förflutit efter det att tvisten slutligt avgjordes.

8 § Försäljning skall göras med omsorg. Den får ske under hand eller på offentlig auktion. Skall auktion äga rum skall ägaren, om det är möjligt, i god tid ges besked om tid och plats för auktionen.

Om försäljningspriset efter avdrag för försäljningskostnaderna överstiger hamninnehavarens fordran, skall överskottet betalas ut till fartygets ägare, såvida det inte betalas till någon annan som har bättre rätt till det eller sätts ned enligt lagen (1927: 56) om nedsättning av pengar hos myndighet.

9 § Om ett fartyg uppenbarligen saknar försäljningsvärde, får det skaffas bort i stället för att flyttas eller säljas. Detta får ske tidigast tre månader efter det att ägaren underrättades enligt 2 §. Har fartyget flyttats, får det inte skaffas bort tidigare än som följer av 7 § andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs att 40 § sjölagen (1891: 35 s. 1)¹ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

40 §

Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg. Anmälan om partrederiavtal kan göras hos registermyndigheten, som har att ofördröjligen anteckna anmälningen i det register där fartyget är infört eller, om det ej är registrerat, kungöra densamma. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet sedan rederiavtalet anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet. För dessförinnan uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet sedan rederiavtalet anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet. För dessförinnan uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag. *I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986: 000) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen nämnda lag.*

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter tillämpas bestämmelserna i 41–57 §§ i den mån annat ej avtalats.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

¹ Lagen omtryckt 1985: 176.

Kommunikationsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 10 oktober 1985

Närvarande: statsministern Paime, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Peterson, Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet R. Carlsson

Lagrådsremiss med förslag till lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

1 Inledning

Med stöd av Kungl. Maj: ts bemyndigande den 27 november 1970 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet den 4 december 1970 åt en särskild sakkunnig¹ att se över författningsbestämmelserna om bl. a. åtgärder i fråga om övergivna fartyg. Den sakkunnige, som antog benämningen utredningen angående åtgärder mot övergivna fartyg, avlämnade i oktober 1975 betänkandet (SOU 1975:81) Farliga vrak. I betänkandet lämnades förslag till strandningslag och till lag om flyttning av fartyg i vissa fall.

Riksdagen gav i december 1979 med anledning av en motion regeringen till känna att den i lämpligt sammanhang borde genomföra en översyn av gällande lagstiftning i syfte att åstadkomma förbättrade möjligheter att på ett snabbt och enkelt sätt tvinga fram en bortflyttning av s. k. felförtöjda båtar, dvs. fritidsbåtar som utan lov förtöjts vid kajplatser som förhyrts av annan, samt förelägga riksdagen erforderliga förslag till åtgärder (JoU 1979/80: 17, rskr 80).

Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg betänkande som *bilaga 1* samt, såvitt avser flyttning av fartyg, utredningens författningsförslag som *bilaga 2* och en förteckning över remissinstanserna och en inom kommunikationsdepartementet upprättad sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 3*.

Göteborgs kommunstyrelse har i en skrivelse den 25 april 1979 till kommunikationsdepartementet påtalat förekomsten av gamla båtvrak inom kommunen och hemställt att därmed sammanhängande problem beaktas i lagstiftningsarbetet på grundval av betänkandet.

¹ Chefsjuristen vid statens järnvägar Clas Nordström.

Hamnutredningen² lade i mars 1974 fram betänkandet (SOU 1974:24) Förslag till hamnlag. I betänkandet behandlades olika frågor rörande den författningsmässiga regleringen av hamnväsendet. Enligt förslaget skall de centrala föreskrifterna rörande hamnväsendet samlas i en ny, särskild hamnlag.

Prop. 1985/86: 122

2 Allmän motivering

2.1 Allmänna utgångspunkter

2.1.1 Allmänna hamnar

Den rättsliga regleringen av frågor rörande ordning och säkerhet i de svenska allmänna hamnarna och i betydande omfattning också av verksamheten i hamnen sker genom särskilda för varje hamn gällande hamnordningar. Enligt den ännu gällande förordningen (1874 nr 26 s.11) angående hamnordningar och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnar i riket (hamnordningsförordningen) (ändrad 1925:100) skall det för varje större stapelstad finnas en hamnordning. Hamnordning kan enligt förordningen upprättas även för annan allmän hamn. Hamnordningsförordningen står inte i överensstämmelse med den nuvarande regeringsformens regler om normgivningsmakten. Förordningen gäller tills vidare med stöd av övergångsbestämmelserna till regeringsformen.

Allmänna hamnar inrättas sedan den 1 januari 1984 enligt bestämmelserna i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. En allmän hamn får enligt lagen inrättas eller utvidgas genom beslut av regeringen eller sjöfartsverket, om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln (1 §). Om en allmän hamn inte längre behövs för sitt ändamål, skall den helt eller delvis avlysas (2 §). Sjöfartsverket skall föra register över de allmänna hamnarna (5 §). — En allmän hamn kan ägas av annan än stat eller kommun, men det helt övervägande antalet allmänna hamnar torde vara i kommunal ägo.

Generella regler om inrättande av allmän hamn tillkom först på 1880-talet. Många av landets hamnar är emellertid av väsentligt äldre ursprung. Det är därför i viss utsträckning osäkert vilka hamnar som f.n. är allmänna. Sjöfartsverket har mot denna bakgrund fått i uppdrag att i samråd med länsstyrelserna och kommunerna göra en inventering av landets hamnar och att i samband härmed pröva var allmänna hamnar bör finnas i framtiden. Om en hamn anses böra vara allmän, skall verket fatta särskilt beslut härom. Om sjöfartsverket inte före utgången av december månad 1987 har beslutat att en hamn skall vara allmän, skall enligt övergångsbestämmelserna till lagen om inrättande m. m. av allmän farled och allmän hamn de allmänna hamnar som finns vid lagens ikraftträdande vid denna tidpunkt upphöra att vara allmänna. Fr. o. m. den 1 januari 1988 kommer

² F. d. generaldirektören Erik Severin, ordförande, f. ombudsmannen hos Svenska transportarbetareförbundet Gunnar Gustafsson, regeringsrådet Eskil Hellner, f. d. direktören i Svenska hamnförbundet Knut-Inge Lasson, direktören Olov Berglund och f. d. hamndirektören Helge Linder.

det således att vara fullt klart vilka svenska hamnar som utgör allmän hamn.

Innebörden av att en hamn är allmän är att den är öppen för allmän trafik och fyller ett allmänt samfärdselbehov. Hamninnehavaren är i princip skyldig att ta emot den trafik som söker sig till hamnen. Ett fartyg kan således avvisas endast av utrymmesskäl eller med stöd av särskilda bestämmelser. — Det bör särskilt framhållas att skyldigheten att ta emot fartyg avser endast fartyg i allmän samfärdsel, inte fartyg som används för annat ändamål, exempelvis sådana som stadigvarande placeras i hamn för att användas som nöjeslokal eller liknande.

En hamnordning skall antas av kommunfullmäktige och underställas länsstyrelsens prövning. Fastställd hamnordning gäller i dag i alla allmänna hamnar av betydelse för handelssjöfarten. Sjöfartsverket fastställer normalförslag till hamnordning.

Hamnordningar som upprättas enligt det nu gällande normalförslaget (Sjöfartsverkets meddelanden nr 1 1985) innehåller en föreskrift om att fartyg får lägga till endast på plats som har anvisats genom den till hamnordningen fogade kartan eller av hamnbefäl.

Ordningsstadgutredningen (Kn 1977:02) har haft till uppdrag att göra en översyn av allmänna ordningsstadgan (1956:617, ändrad senast 1982:1171). Utredningen har nyligen avgett sitt slutbetänkande (SOU 1985:24) Ordningsslag. I betänkandet föreslår utredningen en ny ordningsslag med bl. a. ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter rörande ordningen och säkerheten i en hamn. Regeringen skall enligt förslaget också få överlåta åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om en hamn som ägs eller förvaltas av kommunen. I fråga om andra hamnar föreslås befogenheten få överlåtas åt länsstyrelsen. 1874 års förordning föreslås upphävd. Vidare föreslås att det i ordningsslagen tas in bestämmelser om straff och om möjligheter till tvångsutförande genom polismyndighetens försorg på den enskildes bekostnad. Dessa regler blir bl. a. tillämpliga på de ordnings- och säkerhetsföreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet. Ordningsslaggutredningens förslag remissbehandlas f. n.

2.1.2 Andra hamnar

I enskilda hamnar kan ordningen och säkerheten enligt gällande rätt regleras endast genom lokala ordningsstadgor som utfärdas med stöd av 7 § allmänna ordningsstadgan. Sådana föreskrifter kan dock bli tillämpliga bara inom de delar av hamnområdet som är tillgängliga för allmänheten. Innehavare av en enskild hamn kan därutöver ställa upp villkor (ordningsregler) för att hamnen skall få begagnas.

Enligt ordningsslaggutredningens förslag skall bemyndigandet för regeringen och kommunerna eller länsstyrelserna att meddela föreskrifter rörande ordningen och säkerheten i hamn avse även enskilda hamnar.

2.1.3 Privata bryggor och liknande

Allemansrätten anses i princip innefatta rätt att förtöja en båt vid strand som inte ingår i tomt; tillfälligt t. o. m. vid annans brygga på sådan strand. Bryggans ägare får dock inte hindras i sin användning av bryggan eller i övrigt otillbörligt störas.

2.1.4 Behovet av ny lagstiftning

Bestämmelser som ger möjlighet att skaffa undan eller på liknande sätt ta hand om lämnade fartyg finns f. n. i flera olika författningar.

Från sjösäkerhetssynpunkt viktigast är *kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak*. Enligt kungörelsen får sjöfartsverket, om det uppstår hinder eller fara för sjöfarten genom att fartyg eller annat större föremål sjunkit i allmän farled och vederbörande befälhavare, redare eller ägare inte ofördröjligen vidtar verksamma åtgärder för bortskaffande av fartyget eller föremålet, efter prövning av omständigheterna föranstalta om att det sjunkna undanröjs.

Sjöfartsverket har samma befogenhet i fråga om fartyg eller andra större föremål som sjunkit inom vattenområde, där fiske får bedrivas utan stöd av enskild fiskerätt, och som vållar väsentligt förfång för fiske av betydelse. I sådana fall skall sjöfartsverket samråda med fiskeristyrelsen.

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

Kungörelsen innehåller inte några föreskrifter avseende kostnaderna för vrakröjning. Med stöd av ett Kungl. brev den 5 maj 1882 anses dock sjöfartsverket ha rätt att sälja bärgat vrak till täckande av kostnaderna för bärgningsföretaget.

De från miljösynpunkt viktigaste författningarna är *lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg* (ändrad senast 1985: 217), *naturvårdslagen (1964:822, omtryckt 1974: 1025, ändrad senast 1985: 622)* samt *allmänna ordningsstadgan* tillsammans med *renhållningslagen (1979:596, ändrad senast 1985: 427)*.

Enligt vattenföroreningsslagen får sjöfartsverket och annan myndighet som regeringen utser (i vissa fall tullverket) meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa vattenförorening, om det sker utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne från ett fartyg i strid mot gällande bestämmelser eller om det skäligen kan befaras att så kommer att ske. En ytterligare förutsättning är att det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium eller svenska intressen i övrigt genom utsläppet kan skadas i avsevärd mån. Föreläggande får avse bärgning och allt efter omständigheterna riktas mot fartygets befälhavare, redare eller ägare. Sjöfartsverket (eller i vissa fall tullverket) får låta

verkställa den beslutade åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare, om denne underlåter att vidta åtgärden eller inte kan underrättas om beslutet utan sådant dröjsmål som äventyrar syftet med beslutet. Dessamma gäller om omedelbar åtgärd krävs men inte kan väntas bli vidtagen. — Några särskilda exekutiva föreskrifter för de nu avsedda fallen har det med hänsyn till möjligheterna till kvarstad i redarens eller ägarens egendom inte ansetts finnas tillräckliga skäl att meddela (prop. 1972: 38 s. 72).

Enligt naturvårdslagen gäller ovillkorligt förbud mot nedskräpning utomhus, vare sig i naturen eller inom bebyggda områden. Med "naturen" får enligt uttalanden i förarbetena till en ändring i lagen (prop. 1970: 157 s. 84) enligt hävdvunnen uppfattning avses både mark och vattenområden. Kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd får förelägga den som är ansvarig för nedskräpningen att ställa platsen i ordning och — om föreläggandet inte efterkommes — låta vidta åtgärden på den försumliges bekostnad. I rättspraxis finns ett avgörande från högsta domstolen (NJA 1976 s. 547), där naturvårdslagens straffbestämmelse ansågs tillämplig, då ägaren av ett fartygsvrak invid en strand hade bränt ned vraket och låtit ovan vattenytan synliga rester ligga kvar avsevärd tid.

Enligt allmänna ordningsstadgan skall allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område genom tjänliga renhållningsåtgärder hållas i sådant skick som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk. Till renhållning hänförs bl. a. bortförande av nedskräpande föremål. För renhållningen ansvarar enligt renhållningslagen kommunen. Om det har skräpats ned på annan plats utomhus där allmänheten får färdas fritt, är kommunen skyldig att återställa platsen i sådant skick som med hänsyn till ortsförhållanden, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk. — Ordningsstadgutredningen har i det tidigare nämnda betänkandet föreslagit att de nu angivna bestämmelserna i princip utan ändring förs över till renhållningslagen.

I de fall då ett fartyg kan misstänkas ha stulits eller på annat sätt ha fränthänts någon genom brott får det tas i beslag enligt reglerna i *rättegångsbalken* eller i förvar enligt *lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m.* Det är i dessa fall i första hand polisens eller åklagarens sak att handlägga ärendet.

Om ett övergivet fartyg utgör fara för den allmänna säkerheten, kan polismyndigheten för att avvärja denna fara ingripa med stöd av *polislagen (1984:387)*. Liksom i fråga om andra polisingripanden gäller att, om tvång måste tillgripas, detta skall ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet skall uppnås.

I fråga om bärgning kan också bli tillämpliga *lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd* (ändrad senast 1984:984), *lagen (1938:121) om hittegods* (ändrad senast 1982:1119) och *lagen (1942:350) om fornminnen* (omtryckt 1976:442, ändrad senast 1985:281).

Sjöfyndlagen rör övergivna fartyg, skeppsvrak m.m. som bärgas i saltsjön inom svensk skärgård eller vid svensk kust eller i rikets segelbara insjöar, floder eller kanaler. Fynd skall anmälas i första hand till polismyn-

dighet, som har att söka ägaren, i allmänhet genom att kungöra fyndet. Det bärgade godset lämnas ut till ägaren, om han ger sig till känna inom förelagd tid och styrker sin rätt, mot att han betalar bärgarlön och vissa av bärgningen föranledda kostnader. Om ägaren inte anmäler sig tillfaller fyndet bärgaren, om han betalar kostnaderna.

Hittegodslagen kan tillämpas för fartyg som upphittas i eller invid andra vatten. Lagen gäller dock enligt motivuttalanden (prop. 1938: 32) inte för föremål som har kastats bort eller övergivits. Ett fynd skall anmälas till polismyndigheten, som skall underrätta godsets ägare, om han är känd. Upphittaren får i stället direkt underrätta ägaren. Upphittaren har alltid rätt att överlämna det hittade godset till polismyndigheten, som också annars om det är påkallat får ta hand om det. Ägaren får återta godset mot att han betalar kostnaderna och hittelön. Om ägaren inte inom viss tid gör anspråk på godset eller om han kan anses ha givit upp sin rätt till det, tillfaller det upphittaren eller, om denne kan anses ha uppgivit sin rätt, staten.

För skeppsvrak med därtill hörande föremål gäller bestämmelserna i forminneslagen, om minst etthundra år kan antas ha förflutit sedan skeppet blev vrak.

Av den redogörelse som jag nu har lämnat framgår, att de bestämmelser som finns ger goda möjligheter att ta hand om fartyg eller fartygsvrak både i de fall då sjösäkerheten eller miljön är i fara och i de flesta andra situationer. Kommunerna kan ingripa med stöd av naturvårdslagen eller renhållningslagen, då skälet för en önskan att skaffa bort fartyget eller vraket huvudsakligen är att det vanpryder landskapsbilden. I de fall då ägaren inte är känd och fartyget kan anses övergivet bör, om andra vägar inte leder till målet, sjöfyndslagen kunna tillämpas.

I sjösäkerhets- och miljöfallen kommer de kostnader som inte kan tas ut av redaren eller ägaren eller ur fartyget att slutligt få bäras av staten. I de situationer då främst naturvårds- och renhållningshänsyn talar för att fartyg eller vrak bör undanskaffas är det kommunerna som står risken att slutligt få bära kostnaderna. I de situationer som regleras av sjöfynds- eller hittegodslagen är det den som gör fyndet som riskerar att inte få ersättning för sina kostnader.

Enligt det förslag till strandningslag som utredningen angående åtgärder mot övergivna fartyg lämnat skulle beslut om åtgärd fattas av länsstyrelserna. Dessa har inte något eget kostnadsansvar. I den mån ersättning inte går att ta ut av ägare eller ur fartyg skulle kostnaderna komma att åvila staten. Jag anser det inte rimligt att ådra staten ett sådant kostnadsansvar, vars omfattning är mycket svår att bedöma. Kostnaden bör i stället bäras där fördelen av att bli av med det vanprydande fartyget är störst. Det blir då en bedömning av om vinsten blir värd kostnaden. Denna bedömning bör göras av kommunen, som också har att bära kostnaden.

Med hänsyn till vad jag nu har sagt anser jag inte att förslaget till strandningslag bör leda till någon ny lagstiftning eller ändring i befintliga lagar.

Utöver de bestämmelser som nu har berörts och som närmast är av offentligrättslig natur finns det regler som mera direkt anknyter till det

förhållandet att någons rådighet över fastighet eller båtplats kränks. Frågan om besittning till egendom blir aktuell ur två aspekter, dels såvitt avser besittning till lösa föremål, såsom fartyg, dels såvitt avser besittningen till mark och vatten.

Ett löst föremål anses vara i någons besittning inte bara om det är under hans direkta kontroll utan också om det är på sin naturliga plats, dvs. inte framstår som övergivet. Om det framgår klart att ett föremål är övergivet och alltså inte befinner sig i någons besittning, är det inte straffbart att flytta på det. Det har vidare hävdats i den juridiska doktrinen att det inte behöver anses som besittningsrubbing att flytta någon annans parkerade fordon, om fordonet inte blir svårare att komma åt eller lättare kan skadas på den nya platsen. Denna åsikt vinner stöd av ett hovrättsavgörande från år 1982 (RH 148: 82). Motsvarande torde kunna göras gällande åtminstone såvitt avser mindre fartyg.

I fråga om fastigheter är de faktiska förhållandena av annat slag; besittningsläget är ofta föga markerat. Vad som egentligen utgör besittning till fast egendom enligt svensk rätt är ofta betydligt svårare att avgöra. Med utgångspunkt i fastighets- eller bryggägares besittning finns emellertid vissa möjligheter för den som har fått kaj- eller bryggplats olovligt upptagen av någon annans fartyg att själv flytta fartyget. Rätten till självtäkt innebär nämligen att varje besittningsförhållande, som någon har rubbat utan rätt, får återställas på "färsk gärning" av den vars besittning har rubbats eller som är i dennes ställe. Det författningsmässiga stödet för detta framgår av 16 § 6 punkten förordningen (1864: 11 s. 101) om nya strafflagens införande samt 3 punkten övergångsbestämmelserna till lagen (1942: 378) om ändring i vissa delar av strafflagen, vilka bestämmelser enligt 14 § lagen (1964: 163) om införande av brottsbalken fortfarande skall gälla. — En redogörelse för rätten till s. k. självtäkt lämnas i förmögenhetsbrottsutredningens betänkande (SOU 1983: 50) Översyn av lagstiftningen om förmögenhetsbrott utom gäldenärsbrott, s. 162 f.

Att lägga till med ett fartyg på ett sätt som innebär att man kränker någon annans rådighet över vatten eller mark kan vara straffbart enligt 8 kap. 8 och 11 §§ brottsbalken som *egenmäktigt förfarande*. En utväg för mark- eller bryggägaren att få bort ett sådant fartyg kan därför vara att ge in polisanmälan om egenmäktigt förfarande. Denna utväg kommer dock ofta inte att vara särskilt effektiv. Polismyndighetens möjligheter att snabbt ingripa och verkställa flyttning får anses små, särskilt som myndigheten även belastas med bl. a. efterforskning av gärningsmannens identitet.

Ett fartyg som har förtöjts på ett sådant sätt att någons rådighet över fastighet eller liknande inskränks bör vidare kunna bedömas innefatta sådan *besittningsrubbing* som kunde angripas enligt reglerna om återställande av olovligt rubbad besittning i 191 § i den numera upphävda utsökningslagen, och som sedan den 1 januari 1982 omfattas av reglerna i *handräckningslagen* (1981: 847, ändrad 1982: 298). I de fall ägaren till fartyget är känd kan den, vars rätt till mark eller vatten har kränkts, använda sig av förfarandet enligt handräckningslagen och *utsökningsbalken*. Förfarandet skulle i så fall bli följande.

Ansökan om återställande av rubbad besittning görs i allmänhet hos tingsrätten i den ort där fartygsägaren har sitt hemvist (2 § handräckningslagen och 10 kap. 1 § rättegångsbalken). Sökanden skall erlägga en ansökningsavgift som f. n. uppgår till 150 kronor (expeditionskungörelsen (1964:618, omtryckt 1976:383, ändrad senast 1984:920). Ansökningen delges fartygsägaren för yttrande. Tiden för att avge yttrande skall normalt inte överstiga två veckor. Därefter kan ärendet avgöras genom utslag, även om fartygsägaren inte kommit in med yttrande. Bevis om att han fått del av ansökningen måste dock finnas. Bifalls ansökningen skall fartygsägaren ersätta sökanden dennes kostnader i målet. — Fartygsägaren kan söka återvinning hos tingsrätten inom en månad från utslaget. Är fartygsägaren missnöjd endast med beslutet om kostnadsersättning kan han inom samma tid anföra besvär i hovrätt. Samma rättsmedel skall användas av sökanden om utslag eller beslut gått honom emot.

Om fartygsägaren inte frivilligt rättar sig efter utslaget kan verkställighet sökas hos kronofogdemyndighet enligt 16 kap. 10 § utsökningsbalken. Härvid kan sökanden välja mellan kronofogdemyndigheten i det distrikt där fartygsägaren har sitt hemvist eller kronofogdemyndigheten i det distrikt där fartyget finns. Utslaget verkställs såsom lagakraftätagande dom om inte annat förordnats med anledning av talan om återvinning eller besvär (3 kap. 12 § utsökningsbalken). Sökanden skall erlägga grundavgift, som f. n. uppgår till 250 kronor, (förordningen (1981:1185) om utsökningsavgifter) i ärendet hos kronofogdemyndigheten. Kostnaden för flyttningen tas ut som särskild avgift. På begäran av kronofogdemyndigheten är sökanden skyldig att förskotta den särskilda avgiften. Om skyldigheten skulle vara betungande, får kronofogdemyndigheten helt eller delvis befria sökanden från att ansvara för förrättningskostnaderna. Innan verkställighet sker skall fartygsägaren underrättas. Är saken brådskande får kronofogdemyndigheten genast vidta behövliga åtgärder (16 kap. 11 § utsökningsbalken). Om sökanden begär det kan kronofogdemyndigheten överlämna åt honom att efter myndighetens anvisningar genomföra flyttningen (16 kap. 12 § utsökningsbalken). Enligt 17 kap. 8 § utsökningsbalken får grundavgift och särskild avgift (förrättningskostnader) genast och utan yrkande sökas hos fartygsägaren. Om sökanden själv ombesörjer flyttningen kommer han själv att få svara för eventuella kostnader. Dessa är inte förrättningskostnader i utsökningsbalkens mening.

Förfarandet enligt handräckningslagen och utsökningsbalken kan dra ut på tiden mera än vad den förfördelade alltid kan tycka är rimligt. Det är även förbundet med kostnader. En annan olägenhet är att förfarandet inte alls går att använda när fartygets redare eller ägare är okänd. Det är dock det förfarande som samhället erbjuder i andra motsvarande situationer av besittningsrubbning, då ett ordinärt domstolsförfarande anses för långsamt och för kostsamt. Jag anser inte att de aktuella situationerna på ett så avgörande sätt skiljer sig från andra situationer, där någons besittning till lös eller fast egendom har rubbats, att ett särskilt system bör tillskapas endast för dem.

Med hänsyn till vad jag har sagt nu och till att det, som jag tidigare har berört, även utanför handräckningssystemet finns en hel del möjligheter

att omhänderta eller flytta felförtöjda eller lämnade båtar föreslår jag inte någon ny lagstiftning i detta hänseende, såvitt avser privata bryggor och hamnar som inte är allmänna.

I fråga om allmänna hamnar, som betjänar handelssjöfarten, ser jag saken annorlunda. Generellt sett är det allvarigare om trafiken i sådana hamnar störs av felförtöjda eller lämnade fartyg. Det är bl. a. av ekonomiska skäl ofta mera brådskande att kunna flytta ett störande fartyg i en allmän hamn. Även om allmänna regler ibland kan tillämpas, är de inte tillräckliga. När det störande fartygets redare och ägare är okända, går, som jag har berört tidigare, ordinarie domstols- och handräckningsförfarande inte alls att använda. Detta problem löses inte heller i ordningsstadgutredningens tidigare nämnda förslag. Då hamnarna förvaltas av kommunala myndigheter kan det vidare ses som en onödig omgång att inte kommunerna själva får besluta om flyttning. Det bör därför öppnas en sådan möjlighet. Bestämmelser i ämnet bör tas in i en särskild lag. Vissa närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen kan därutöver behövas. Sådana föreskrifter kan utfärdas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, eftersom regeringen med stöd av regeringsformen alltid har befogenhet att meddela verkställighetsföreskrifter till lag.

Utöver den reglering av hamninnehavares rätt att flytta störande fartyg som jag nu föreslår anser jag inte att det behövs någon ytterligare reglering i lag av hamnväsendet.

2.2 Förutsättningar för rätten att flytta ett fartyg

Mitt förslag: Ett fartyg i allmän hamn får flyttas om det ligger på ett sådant sätt att det hindrar hamnens behöriga nyttjande eller om det varaktigt ligger på något annat sätt som strider mot gällande föreskrifter om ordningen och säkerheten i hamnen.

Utredningens förslag: Fartyg i vattenområde som ingår i stadsplan och ej tillhör fastighet enskilt får flyttas om det "med hänsyn till den tid det legat på samma plats, sitt skick eller annan omständighet kan anses övergivet eller om det, utan att vara övergivet, är varaktigt liggande i vattnet i strid mot tillämpliga föreskrifter". Fartyg får flyttas även i annat fall om det lagts i allmän hamn på ett sådant sätt att det utgör hinder för hamnens behöriga nyttjande (se betänkandet s. 84 f).

Remissinstanserna berör inte särskilt denna fråga.

Skälen för mitt förslag: Av vad jag nyss sagt (avsnitt 2.1.4) framgår att jag anser att det finns relativt goda möjligheter att inom ramen för gällande rätt komma till rätta med felförtöjda fartyg samt att, i den mån möjligheterna är mindre goda, det knappast finns anledning att bygga upp ett särskilt system för privata bryggor och enskilda hamnar. Förhållandena i allmän hamn bör däremot förbättras. Jag föreslår därför en lag med tillämpningsområdet begränsat till allmän hamn, vilket är en snävare begränsning än utredningen gjort.

Kravet att en hamn för att anses som en "allmän hamn" skall vara av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln utesluter både sådana tidigare allmänna hamnar som har kommit att bli så obetydligt trafikerade att deras ställning som allmänna är tvivelaktig och sådana hamnar som är avsedda för annat än den allmänna samfärdseln, t. ex. småbåtshamnar.

Utredningen har som förutsättning för flyttning särskilt nämnt det förhållandet att fartyget kan anses övergivet. Ett fartyg som överges och blir liggande i en allmän hamn torde emellertid praktiskt taget alltid ligga i strid mot hamnföreskrifterna. Någon större skillnad mot utredningens förslag torde mitt förslag därför inte innebära i detta avseende. Skulle det övergivna fartygets placering inte strida mot föreskrifterna, kommer fartyget inte att kunna flyttas med stöd av den nya lagen.

Även ett fartyg vars placering hindrar nyttjandet av hamnen torde regelmässigt ligga i strid mot hamnföreskrifterna. Att placera ett fartyg så att det hindrar in- och utsegling i hamnen torde vanligen vara förbjudet i hamnföreskrifterna. Att låta ett fartyg ligga kvar vid en kajplats med speciell utrustning för lastning och lossning när platsen behövs för ett annat fartyg är sålunda normalt till hinders men torde också vara otillåtet enligt hamnföreskrifterna. Även i andra fall kan naturligtvis också en förtöjning som till en början inte är till hinders bli det genom att fartyget blir liggande kvar under lång tid.

2.3 Valet av handläggande myndighet

Mitt förslag: Beslut om flyttning av fartyg meddelas av kommunen. Ägs eller förvaltas hamnen av någon annan än kommunen, fattas beslut efter framställning av hamninnehavaren. Beslutet verkställs också av kommunen. Kommunen får överlåta åt annan hamninnehavare att verkställa beslutet.

Utredningens förslag: Beslut om flyttning meddelas av polismyndighet efter framställning av hamninnehavare eller kommunal myndighet eller – om regeringen föreskriver det – av kommunal myndighet. Flyttningsbeslut verkställs av den kommunala myndigheten, om denna påkallar åtgärden, annars av polismyndigheten (se betänkandet s. 68 och 85).

Remissinstanserna anser i huvudsak polismyndighetens beslutsfunktion onödigt byråkratisk.

Skälen för mitt förslag: Av betänkandet framgår inte klart varför utredningen har valt polismyndigheten som beslutsmyndighet. Förmodligen hänger det samman med att 1967 års lag om flyttning av fordon i vissa fall tjänat som förebild och med att det i de hamnordningar som utfärdats med ledning av sjöfartsverkets tidigare normalförslag finns bestämmelser om tvångsutförande av exempelvis flyttning genom polismyndighets försorg. Ordningsstadgutredningen föreslår att det i ordningslagen tas in bestämmelser om tvångsutförande som är tillämpliga även i hamnar. Härigenom skulle fartyg som har förtöjts i strid mot lokala ordningsföreskrifter kunna flyttas tvångsvis genom polismyndighetens försorg. Från hamnarnas sida

har man emellertid varit angelägen om att hamninnehavarna själva skall få besluta om flyttning inom hamnarna. Jag anser också att omgången över annan myndighet kan vara onödigt byråkratisk då det gäller allmänna hamnar som innehas av kommun. Kommunerna bör i dessa fall själva få besluta om flyttning.

Med hänsyn till att uppgiften innefattar myndighetsutövning bör andra hamninnehavare än kommuner inte få besluta själva om flyttning av fartyg. Även i de fall då hamninnehavaren är ett kommunalt bolag eller ett helt privat subjekt bör därför beslut fattas av kommunen. Beslut bör givetvis få fattas endast efter framställning av hamninnehavaren.

Med hamninnehavare avses den som äger eller förvaltar hamnen. Om hamninnehavaren inte själv äger det upplåtna området, måste han ha sådan dispositionsrätt till det att han kan upplåta det till allmän hamnverksamhet (SOU 1974: 24 s. 49).

Kommunen bör också verkställa flyttningsbeslut. Av praktiska skäl bör dock kommunen, om hamninnehavaren är någon annan, få överlämna till denne att verkställa ett beslut. Innehavaren av en allmän hamn bör, både med tanke på tillgängliga resurser och i övrigt, vara den som är mest lämpad att utföra en fartygsflyttning.

2.4 Underrättelse om flyttning (beslutsordning)

Mitt förslag: Innan ett beslut om flyttning meddelas, skall redaren – och eventuell annan ägare – underrättas och ha skäligt rådrum att själv flytta fartyget. Om det av särskilda skäl är brådskande, får dock flyttning beslutas och verkställas utan föregående underrättelse. Om redaren eller ägaren är okänd, får underrättelse ske genom kungörelse.

Utreddningens förslag: Beslut om flyttning får fattas utan att ägaren eller annan redare har underrättats. Beslutet får dock i normalfallet inte verkställas, förrän ägaren eller annan redare har haft skäligt rådrum att själv flytta fartyget (se betänkandet s. 68 och 85 ff).

Remissinstanserna kommenterar inte särskilt frågan.

Skälen för mitt förslag: Ett fartyg bör normalt inte få flyttas förrän redaren – och ägaren, om han är någon annan – har underrättats om att flyttning planeras och uppmanats att själv inom viss tid flytta fartyget. Dels är det en ordningsfråga; den som äger eller disponerar något skall veta vad som planeras beträffande egendomen. Dels är det fråga om ett kostnadsansvar som redaren eller ägaren kan få vidkännas.

I detta sammanhang finns det anledning att säga några ord om "redare" respektive "ägare". Hur distinktionen mellan redare och ägare i allmänhet skall göras är i viss mån omtvistat. Allmänt brukar som redare betecknas den som utrustar och bemannar ett fartyg för att driva sjöfart med det och som har all för detta ändamål erforderlig bestämmanderätt över fartyget. Ofta, särskilt i fråga om mindre fartyg, är ägaren och redaren samma

person. I fråga om fritidsbåtar torde detta vara regel. I fråga om handelsfartyg är det emellertid vanligt att ägarintresset är mer eller mindre fristående från den rörelse – rederi – eller det annorlunda bestämda intresse vari fartyget används för sjöfart. Så är t.ex. fallet då fartyget utan besättning hyrs ut till någon som driver sjöfart, s. k. skeppslega eller bare-boat charter.

Ägaren kan vara lättast att identifiera. Framför allt handelsfartyg skall nämligen regelmässigt vara registrerade.

Svenska skepp, dvs. fartyg av en viss minsta storlek, skall enligt sjölagen (1895: 35 s. 1, omtryckt 1985: 176) vara införda i ett officiellt register, skeppsregistret, där också skeppets ägare skall vara inskriven. En inskrivning av ägare i skeppsregistret föregås av en materiell prövning av den uppgivne ägarens rätt till fartyget. Utländska skepp skall normalt vara införda i motsvarande register i sitt hemland.

Andra fartyg än skepp kallas båtar. Båtar för yrkesmässig sjöfart skall enligt lagen (1979: 377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. vara införda i ett särskilt båtregister. Detta gäller inte bara svenska utan även vissa utländska båtar. Även vissa andra båtar, som inte används för yrkesmässig sjöfart, får införas i registret.

För övriga båtar, huvudsakligen fritidsbåtar, är det f. n. inte möjligt att genom ett offentligt register få fram ägaruppgifter. Frågan om registrering av fritidsbåtar övervägs f. n. inom jordbruksdepartementet.

Möjligheterna att identifiera ägaren till skepp och större båtar borde alltså vara goda. Det är till "ägaren" som riskerna för fartyget mest påtagligt är anknutna. I fråga om fritidsbåtar kan det te sig ganska främmande att tala om "redare". Det förtjänar dock påpekas att det just beträffande dessa fartyg saknas registrerade uppgifter om ägare. Det kan också påpekas att den föreslagna lagen visserligen avses bli tillämplig även på fritidsbåtar men att det inte kan antas bli vanligt att fritidsbåtar behöver flyttas med stöd av lagen.

"Redarens" ställning som ansvarig för fartyget är väl etablerad (se t. ex. 233 § sjölagen). De kontakter som innehavaren av en allmän hamn normalt har med ett fartyg rör snarare fartygets redare än dess ägare. Befälhavaren på ett fartyg är behörig att på redarens vägnar företa vissa rättshandlingar (64 § sjölagen). Det är som redare en person har dispositionsrätten till ett fartyg. Det är sålunda inte säkert att en ägare som inte tillika är redare utan har chartrat ut fartyget till någon annan kan gå in och utan redarens medverkan flytta fartyget.

Med hänsyn till vad jag nu har sagt bör både redare och eventuell annan ägare underrättas om flyttning.

Jag anser inte att något står att vinna med den av utredningen föreslagna ordningen där flyttningsbeslut får meddelas men normalt inte verkställas innan redaren/ägaren har underrättats om den planerade åtgärden. Jag föreslår därför att redare och ägare skall ha tillfälle att yttra sig och skäligen rådrum att i egen regi flytta fartyget redan innan beslut om flyttning meddelas. Detta står också i överensstämmelse med förvaltningslagens (1971: 290, ändrad senast 1982: 332) bestämmelser.

Vad som är "skäligen rådrum" måste få variera efter omständigheterna i

det enskilda fallet. Såväl graden av olägenhet för hamninnehavaren som antaganden beträffande redarens respektive eventuell annan ägares möjlighet att rätta till förhållandet bör kunna beaktas då tidsfristen bestäms. Fristen måste dock bestämmas så att redaren respektive ägaren har en reell möjlighet att själv gripa in.

Även om redaren och eventuell annan ägare enligt huvudregeln alltså bör underrättas innan ett fartyg flyttas, måste i vissa situationer intresset av att fartyget flyttas snabbt få väga över. Fartygets placering kan t. ex. vara till mycket stort hinder för trafiken i hamnen. I bedömningen får också tas med den tid efterforskning av redare eller ägare och delgivning kan beräknas ta. Med den av mig föreslagna möjligheten att alltid kunna delge underrättelse, om inte annat genom kungörelse, anser jag däremot inte det förhållandet i sig att redaren eller ägaren är okänd bör vara något skäl för att ett fartyg skall få flyttas utan föregående underrättelse.

Om flyttningen har varit så brådiskande att den skett utan att redaren eller ägaren har underrättats, bör underrättelse ske efteråt.

Hur underrättelsen skall ske kan diskuteras. Enbart för att fartyget skall få flyttas, skulle det möjligen inte vara nödvändigt att kräva bevis att den sökte fått del av underrättelsen. Med tanke på de konsekvenser en flyttning kan få för redare och ägare bör delgivning ändå ske. För att delgivningslagen (1970: 428, ändrad senast 1985: 266) skall bli tillämplig krävs att delgivning har föreskrivits.

Av underrättelsen bör framgå att fartyget kan komma att flyttas på redarens respektive ägarens bekostnad och att kostnaden kan komma att tas ut ur fartyget, om redaren respektive ägaren inte själv flyttar det.

Som jag tidigare har nämnt är ett av problemen i nuvarande ordning att ordinarie regler om handräckning inte går att använda, när ägaren till den egendom som handräckningen skall avse är okänd.

Trots att möjligheterna att identifiera ägaren och genom honom också redaren till skepp och större båtar borde vara goda, inträffar det att identifiering inte kan ske. Jag anser att det måste bli möjligt att komma till rätta även med dessa situationer. Det kan ske genom att underrättelse får delges fartygets redare respektive ägare i denna hans egenskap även om han är okänd. Sådan underrättelse bör kunna delges genom kungörelse.

För att ett ärende inte skall kunna förhalas genom överlåtelse av fartyget eller av dispositionsrätten till det bör slutligen, såsom utredningen föreslagit, gälla att, om redaren respektive ägaren har underrättats om en planerad flyttning, en ny uppgiven redare respektive ägare inte behöver underrättas för att underrättelseskyldigheten skall anses uppfylld.

Mitt förslag: Redaren eller ägaren till ett fartyg är i princip ansvarig för kostnaderna för flyttning och förvaring av ett fartyg. De ansvarar solidariskt. Kostnader som inte kan tas ut av redaren eller ägaren eller ur fartyget får bäras slutligt av hamninnehavaren. – Vad som sägs om ägaren gäller innehavare i fråga om fartyg som har övertagits med förbehåll om återtaganderätt.

Utredningens förslag: Kostnaden för flyttningen skall i första hand ersättas av fartygets ägare, i andra hand bäras av den som har begärt flyttning. – Vad som sägs om ägare tillämpas på redaren, om sådan finns (se betänkandet s. 88).

Remissinstanserna: Flera remissinstanser anser att det blir alltför betungande för hamninnehavare och andra, som begär flyttning, att i sista hand få stå för kostnaderna. Dessa instanser önskar möjlighet att låta kostnaderna utgå av allmänna medel (se bilaga 3 avsnitt 5). – Remissinstanserna berör i allmänhet inte frågan vem som skall jämföras med redare eller ägare.

Skälen för mitt förslag: Jag vill först framhålla att den nya lagen inte avser att reglera situationer när sjölagens regler om bärgarlön är tillämpliga. Fordran på bärgarlön är, liksom fordran på hamnavgifter, förenad med sjöpanträtt i fartyget.

Principen för kostnadsansvaret bör vara att det skall bäras av den som har varit försumlig. Ansvaret för försumligheten kan oftast härledas till den som är fartygets redare eller ägare. Jag vill här emellertid först ta upp frågan om vem som skall stå risken för att redarens eller ägarens ansvar inte kan krävas ut. Risken bör enligt min mening bäras av den innehavare av en allmän hamn i vars intresse flyttningen sker, antingen det är en kommun som själv får besluta om och utföra flyttning eller en annan innehavare av allmän hamn. Staten varken kan eller bör ta på sig ansvaret för dessa kostnader.

Jag övergår nu till att diskutera redarens och ägarens kostnadsansvar.

Hur distinktionen mellan ägare och redare i allmänhet skall göras är, som jag nämnt tidigare, i viss mån omtvistat. Som jag också har nämnt är det i fråga om handelsfartyg vanligt att ägarintresset är mer eller mindre fristående från den rörelse – rederi – eller det annorlunda bestämda intresse vari fartyget används för sjöfart.

Med tanke på att det är redaren som har bestämmanderätten över fartygets drift talar goda skäl för att han i första hand skall bära ansvaret för de kostnader som ett fartygs felaktiga förtöjning orsakar.

Om en hamninnehavare har haft kostnader i samband med flyttningen av ett fartyg måste han kunna rikta sina anspråk på ersättning för dessa kostnader mot en någorlunda lätt identifierad person. Beträffande handelsfartyg i allmänna hamnar, som inte misstänks vara övergivna, kan det vara lättare för hamninnehavaren att identifiera och nå fartygets redare än dess ägare, om denne är en annan än redaren.

I de fall då man för identifiering är hänvisad till fartygsregister är det

emellertid ägaren som kan identifieras. Jag anser därför att kostnadsanspråk bör kunna resas mot ägaren även för det fall att han inte är redare. Redarens och ägarens ansvar bör vara solidariskt. Ett kostnadsansvar för ägaren är också en förutsättning för det system som jag i det följande kommer att föreslå för att kunna ta ut kostnaderna ur fartyget.

Solidariskt ansvar bör gälla även för delägare i partrederi.

Partrederiet har gamla anor. Dess grundläggande konstruktion bär prägel av det. Delad ansvarighet med dess skilda konsekvenser framstår som säregen i en rättsordning som i övrigt genomgående hyllar solidaritetsgrundsatsen i fråga om gemensamma förmögenhetsrättsliga skyldigheter. Rederiborgenärer kräver också i praktiken i åtskilliga fall solidarisk ansvarsförbindelse av partredare.

I sådana situationer som här är aktuella har hamninnehavaren inte någon möjlighet att kräva solidarisk ansvarsförbindelse av partredarna. Solidariskt ansvar är en förutsättning för att fartyget skall kunna tas i anspråk för hamninnehavarens fordran. Jag anser därför att — i likhet med vad som gäller för vattenföroreningsavgift enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg — delägarna i ett partrederi bör svara solidariskt för flyttningskostnaderna.

Jag har i avsnitt 2.4 berört reglerna för registrering av fartyg. I skeppsregistret skall skeppets ägare vara inskriven medan förvärv med förbehåll om återtaganderätt för säljaren får skrivas in. I båtregistret skall som ägare antecknas även den som innehar båten på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt. — Med ägare anser jag att den bör jämföras som innehar ett fartyg på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt. I fråga om skepp bör detta gälla endast i fråga om den innehavare som har skrivits in i skeppsregistret. Samma regler om ansvar för innehavare i stället för ägare bör gälla för båtar som inte är inskrivna i register. De svårigheter som i sådana fall uppkommer att utreda vem som äger eller innehar fartyget på grund av avbetalningsköp får lösas från fall till fall.

De kostnader som bör vara ersättningsgilla är sådana som direkt hänförs till flyttningen av fartyget och dess förvaring på annan plats, i den mån reglerna om fordran för hamnavgift inte är tillämpliga, samt sådana som uppkommit i samband med delgivning av underrättelse. I fråga om ersättningens storlek bör vanliga civilrättsliga skälighetsprinciper gälla.

Redarens eller annan ägares ansvar kan emellertid inte vara helt oinskränkt. Har fartyget frånhänts honom genom brott bör han givetvis inte vara skyldig att betala kostnaderna för flyttningen. Kostnaderna kommer i sådant fall, liksom om han förblir okänd eller inte kan betala kostnaderna och fartyget saknar värde, att slutligt stanna på den i vars intresse flyttningen har skett.

Mitt förslag: Den som har haft kostnader för att flytta ett fartyg och för andra åtgärder enligt den föreslagna lagen skall ha rätt att hålla kvar fartyget till säkerhet för sin fordran (retentionsrätt) och att låta realisera det. Är det uppenbart att fartyget saknar försäljningsvärde, skall det få skaffas undan.

Utredningens förslag: Utredningen har inte något förslag om retentions- och realisationsrätt. Ett fartyg som måste anses övergivet får undanskaffas, om omständigheterna ger anledning till det och tredje mans rätt inte träds för när.

Remissinstanserna: Frågan berörs i allmänhet inte. Svenska hamnförbundet efterlyser dock retentions- och realisationsrätt i fartyget för hamninnehavare som har haft kostnader för flyttning.

Skälen för mitt förslag: Retentionsrätt är en laga befogenhet för en fordringsägare att till säkerhet för sin fordran hålla kvar någon annans egendom som han har i sin besittning exempelvis den rätt en hantverkare har att säkerställa betalning för fordran för arbete på inlämnat och ej avhämtat gods. — Retentionsrätten kräver alltså att fartyget efter flyttning är i hamninnehavarens besittning. Besittningen behöver emellertid inte vara mera kvalificerad än den som förutsätts för t. ex. hotellvårds retentionsrätt i en hotellgästs resgods enligt lagen (1970:980) om retentionsrätt för fordran hos hotellgäst.

Kostnaderna i samband med flyttning av ett fartyg kan gå upp till avsevärda belopp. Det är därför rimligt att den som får lägga ut dessa kostnader skall ha någon säkerhet för sina ersättningsanspråk, om redare och ägare inte kan ersätta kostnaderna. En sådan säkerhet erbjuder retentionsrätten. En rätt att realisera fartyget gör det möjligt för hamninnehavaren att få ut sina kostnader samtidigt som han slutgiltigt blir kvitt fartyget.

Ett fartyg kan emellertid vara föremål även för andra rättigheter. Registrerade skepp kan vara belastade med inteckningar och alla fartyg kan vara belastade med sjöpanträtt, bl. a. för hamnavgifter. Dessa rättigheter måste beaktas.

I utskökningsbalken finns regler om försäljning både av utmätt lös egendom i allmänhet och av utmäta registrerade skepp. Jag anser att utskökningsbalkens regler om försäljning av utmätt egendom bör tillämpas också vid försäljning med stöd av den nya lagen. Försäljning bör alltså ske genom kronofogdemyndighetens försorg. Kommunens beslut om flyttning kommer att få gälla som grund för försäljningen.

Om det är uppenbart att fartyget saknar försäljningsvärde bör det få skaffas bort. Bedömningen ankommer på hamninnehavaren. Han får givetvis vara mycket försiktig i denna bedömning så att han inte ådrar sig skadeståndsansvar gentemot fartygets ägare eller tredje man. Jag återkommer till denna fråga i specialmotiveringen.

Om någon fråga som har samband med rätten att sälja fartyget har

kommit under domstols eller skiljemäns prövning, bör fartyget inte få säljas på grund av vad som sägs i den föreslagna lagen, förrän tvisten har avgjorts och skälig tid förflutit därefter.

En redare eller ägare till ett fartyg som kvarhålls till säkerhet för en fordran bör givetvis vid tvist om betalningen kunna få tillgång till fartyget genom att ställa annan säkerhet.

2.7 Överklagande av beslut

Mitt förslag: En kommuns beslut om flyttning får överklagas hos länsrätten och i övrigt enligt förvaltningsprocesslagen (1971: 291, ändrad senast 1985: 271).

Utredningens förslag: Beslut om flyttning får inte överklagas (se betänkandet s. 88).

Remissinstanserna berör i allmänhet inte frågan. Svea hovrätt uttalar dock tveksamhet mot fullföljdsförbudet (se bilaga 3 avsnitt 6).

Skälen för mitt förslag: Frågor som har samband med beslut om flyttning kan komma under allmän domstols prövning. En sådan fråga kan gälla om redaren eller ägaren skall vara fri från kostnadsansvar på den grund att fartyget varit fränhänt honom genom brott. En annan sådan fråga kan röra ersättningens storlek. Vid en sådan prövning kommer också flyttningsbeslutets laglighet att kunna bedömas. Det kan därför ifrågasättas om det finns anledning att låta flyttningsbeslutet i sig överklagas. Sådana beslut bör normalt få verkställas omedelbart. För det fall att ett fartyg redan har flyttats är det knappast meningsfullt att pröva ett yrkande att det skall återföras till sin gamla plats. Med tanke på att fartyget kan komma att försäljas till följd av flyttningsbeslutet och av principiella skäl anser jag emellertid att ett sådant beslut bör kunna överklagas. Prövningen bör göras av förvaltningsdomstolarna.

Även en hamninnehavare som inte har fått bifall till en framställning att få flytta ett fartyg har intresse av att kommunens beslut får överklagas.

2.8 Följdändringar i annan lagstiftning

I 40 § sjölagen anges förutsättningarna för partredares solidariska respektive icke-solidariska ansvarighet för partrederiets förpliktelser. Paragrafen innehåller en hänvisning till vattenföreningenslagens bestämmelse om betalningsansvar för vattenföreningensavgift. En hänvisning bör göras även till den föreslagna lagens bestämmelse om solidariskt betalningsansvar.

I 14 § lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar (omtryckt 1981: 1323, ändrad senast 1985: 212) räknas upp vilka mål länsrätt prövar. Uppräkningen bör kompletteras med upplysningen om mål enligt den nu föreslagna lagen.

2.9 Ikraftträdande m. m.

Någon längre förberedelsestid innan den nya lagen kan träda i kraft behövs inte. Den bör kunna träda i kraft den 1 juli 1986. Bestämmelserna bör kunna tillämpas även för fartyg som förtöjts felaktigt eller lämnats före ikraftträdandet. Detta torde gälla utan särskild övergångsbestämmelse.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om flyttning av fartyg i allmän hamn,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

De under 2 och 3 angivna förslagen har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

4 Specialmotivering till lagförslagen

4.1 Förslaget till lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

1 §

Ett fartyg i allmän hamn får flyttas enligt denna lag, om fartyget ligger på ett sådant sätt att det hindrar hamnens behöriga nyttjande eller om det varaktigt ligger på något annat sätt som strider mot gällande föreskrifter om ordningen och säkerheten i hamnen.

Paragrafen anger förutsättningarna för lagens tillämpning. Övervägandena bakom förslaget redovisas i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2).

Definitionen av begreppet "fartyg" har diskuterats i olika sammanhang. Någon allmängiltig definition har inte ansetts lämplig att ge. Vid tillämpningen av den nya lagen bör begreppet kunna ges en vid tolkning.

Utom ordnings- och säkerhetsföreskrifter förekommer i allmänna hamnar också något som brukar benämnas driftsföreskrifter. Som exempel kan nämnas föreskrifter om viss anmälningsskyldighet och om uppvisande av konossement. Överträdelser av sådana föreskrifter påverkar inte ordningen och säkerheten i hamnen. De kan givetvis inte heller ligga till grund för ett beslut om flyttning.

2 §

Kommunen beslutar om flyttning av fartyg i allmän hamn inom kommunen. Ägs eller förvaltas hamnen av någon annan än kommunen, fattas beslutet efter framställning av denne.

Övervägandena bakom paragrafen redovisas i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.3).

De allmänna hamnarna förvaltas i de flesta fall av en kommunal myndighet, hamnförvaltningen. Inom förvaltningen bör finnas stor erfarenhet av den sorts frågor som kan bli aktuella. Det blir dock kommunens egen sak att avgöra inom vilket kommunalt organ beslut om flyttning skall fattas.

En kommun får självfallet inte besluta om flyttning av fartyg i en hamn som drivs av någon annan än kommunen utan att hamninnehavaren har begärt det.

Kommunen kommer intill utgången av år 1987 vid sin prövning att få ta ställning till om en hamn är att anse som allmän. Därvid kan kommunen behöva samråda med sjöfartsverket.

3 §

Ett beslut om flyttning får inte meddelas förrän fartygets redare har delgivits underrättelse om den planerade åtgärden och fått skäligt rådrum att inom viss tid själv flytta fartyget. Underrättelsen skall innehålla uppgift om kostnadsansvaret enligt 7 § och om möjligheterna till försäljning eller undanskaffande av fartyget enligt 10 §.

Om det av särskilda skäl är så brådskande att flytta fartyget att redaren inte hinner underrättas, får flyttningen beslutas utan att underrättelse har skett. I sådant fall skall redaren så snart som möjligt underrättas om flyttningen.

Har redaren underrättats enligt första eller andra stycket gäller underrättelsen också gentemot en ny redare.

Ägs fartyget av någon annan än redaren, gäller vad som sägs om redaren i denna paragraf även ägaren.

Övervägandena bakom förslaget redovisas i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.4).

Första stycket

Som jag påpekat i den allmänna motiveringen skall bedömningen av vad som är "skäligt rådrum" anpassas efter vad som framstår som rimligt i det enskilda fallet. Det blir en avvägning mellan redarens eller annan ägares intresse av att i egen regi flytta fartyget och sökandens intresse av att få bort fartyget från platsen. I underrättelsen skall fristen anges. Om fristen görs onödigt kort kan det ha betydelse för ersättnings storlek, t. ex. om redaren kan göra sannolikt att han själv kunnat flytta fartyget billigare med längre rådrum. Vid en sådan bedömning måste givetvis också kostnaderna för tidsutdräkten tas med. — Av föreskriften att underrättelsen skall delges redaren följer att delgivningslagens bestämmelser blir tillämpliga.

Andra stycket

Ett fartyg får flyttas utan att redaren har underrättats om det är brådskande av särskilda skäl. Så är fallet om fartyget allvarligt hindrar eller kan befaras allvarligt hindra hamnverksamheten. Även här får beaktas redarens möjligheter att själv åstadkomma rättelse.

Att en part i ett ärende, såsom i det nu aktuella fallet fartygets redare och ägare, skall underrättas om innehållet i kommunens beslut, om det inte är uppenbart obehövt, följer av 18 § förvaltningslagen.

Tredje stycket

Det har förekommit att en redare uppgivit sig ha överlåtit rätten till ett fartyg och därigenom har kunnat uppskjuta verkställigheten av en åtgärd. För att undvika att underrättelseförfarandet måste göras om i förhållande till den nya redaren har föreskrivits att, om redaren har underrättats, underrättelsen gäller också gentemot en ny redare.

Fjärde stycket

Frågan om redares respektive ägares ansvar för ett fartyg har behandlats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.4 och 2.5).

Vid tillämpningen av paragrafens bestämmelser måste också beaktas vad som sägs i 15 § förvaltningslagen om kommunikation i ärenden.

4 §

Är den som skall underrättas enligt 3 § okänd, skall underrättelsen kungöras i Post- och Inrikes Tidningar och i de av sjöfartsverket utgivna Underrättelser för sjöfarande. Därutöver skall underrättelsen anslås på fartyget.

En redares identitet bör oftast gå att få fram i fartygs- och hamnhandlingar. Uppgift om ägares identitet kan oftast fås fram genom register. Hur intensiva efterforskningar som bör bedrivas innan kungörelseförfarandet tillgrips får avgöras från fall till fall.

5 §

Ett beslut om flyttning verkställs av kommunen. Om beslutet har fattats efter framställning av någon annan, får kommunen överlämna till denne att verkställa beslutet.

Även verkställighet av flyttningsbeslut får ses som myndighetsutövning. Sådan kan enligt 11 kap. 6 § regeringsformen med stöd av lag överlämnas till enskild. Hamnens innehavare torde utan tvivel ha de bästa resurserna för att flytta fartyget.

Flyttningen skall givetvis utföras omdömesgillt och aktsamt, så att fartyget inte tillfogas onödig skada. Viss skada kan dock vara nödvändig. Trossar kan behöva kapas och lås brytas. I den mån flyttning inte kan verkställas utan användning av allvarigare våld mot egendom eller våld mot person, bör den som verkställer flyttning kunna begära biträde av polismyndigheten. En bestämmelse om sådan befogenhet kan meddelas av regeringen.

En kommuns beslut om flyttning enligt denna lag får överklagas hos länsrätten genom besvär.

Ett beslut om flyttning får verkställas även om det har överklagats.

Första stycket

Övervägandena bakom förslaget har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.7).

Andra stycket

Av 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) följer att länsrätten kan förordna att det överklagade beslutet tills vidare inte skall gälla.

7§

Kostnaderna för flyttning, för förvaring av fartyget efter flyttningen och för underrättelse enligt 3 eller 4 § betalas av hamninnehavaren.

Fartygets redare är skyldig att ersätta hamninnehavaren hans kostnader, då fartyget har flyttats med stöd av denna lag. Redaren är dock inte ersättningsskyldig, om fartyget har frånhänts honom genom brott.

Ägs fartyget av någon annan än redaren, är ägaren solidariskt med redaren ansvarig för kostnaderna.

Första stycket

Risken för att flyttningskostnaderna inte kan fås ut vare sig av redare eller annan ägare eller ur fartyget får bäras av hamninnehavaren. Han är närmast till att väga fördelen av att få fartyget flyttat mot kostnadsrisken.

Andra stycket

Jag har i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5) angett skälen varför redaren bör ansvara för kostnaderna i samband med flyttning av fartyget. Ersättningen beräknas med hänsyn till de faktiska utgifterna och i övrigt efter skälig uppskattning av kostnaden för varje åtgärd.

Undantag från ersättningsskyldigheten har gjorts för det fall att fartyget har frånhänts redaren respektive ägaren genom brott. Han bör härvid göra sannolikt att fartyget vid förtöjningen inte disponerades av honom eller av någon annan med hans samtycke. Om förfarandet visar sig ha varit opåkalat, torde det följa av allmänna principer att han inte gentemot hamnen är ansvarig för dessa kostnader.

Tredje stycket

Mina överväganden redovisas i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5).

I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret enligt 2§ sjölagen (1891:35 s. 1) skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av 14§ tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

I vissa fall likställs avbetalningsköpare med ägare till fartyg. Förslaget överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag. Föreskriften har sitt största intresse just vad gäller ersättningsskyldigheten för kostnader för flyttning m. m. Kravet skall alltså riktas mot den köpare som har förvärvat fartyget, även om förvärvet skett med förbehåll om återtaganderätt, medan ett yrkande om kvarstad i ett kravmål inte kan bifallas om den som skall anses som ägare enligt denna lag inte är ägare till egendomen.

9§

För betalningsskyldighet som delägarna i ett partrederi ådrar sig enligt denna lag svarar de solidariskt.

Övervägandena har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5).

10§

Fartyget får säljas till betalning av de kostnader som avses i 7§, om de inte betalas senast tre månader efter flyttningen. Har flyttningen skett enligt 3§ andra stycket, räknas tiden från delgivningen av underrättelsen om flyttning.

Om en fråga som rör rätten att sälja fartyget prövas av domstol eller av skiljemän, får fartyget inte säljas förrän en skälig tid har förflutit efter det att tvisten har slutligt avgjorts.

Fartyget får skaffas bort i stället för att säljas, om det uppenbarligen saknar försäljningsvärde.

Första stycket

Realisation av fartyget fyller två funktioner, nämligen att göra det möjligt dels för den som haft kostnader i samband med flyttningen att få ersättning, dels för den som inte genom flyttningen helt kunnat bli kvitt fartyget att bli det.

Tidsfristen tre månader är en avvägning mellan intresset hos den som flyttat fartyget och fartygsägarens intresse.

Andra stycket

Bestämmelsen innebär att fartyget inte får säljas i vissa fall när det föreligger tvist mellan hamninnehavaren och fartygets redare eller ägare. Bestämmelsen är utformad efter mönster från 5§ förslaget till lag om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats (prop. 1984/85: 210).

För att tvisten skall få den angivna verkan skall den givetvis röra flyttningen. Den kan avse både frågan om redaren eller ägaren över huvud taget är skyldig att ersätta kostnaderna och frågan om den begärda ersättningens skälighet.

Vad som utgör skäligheten får bedömas från fall till fall. Fartygsägaren skall ges rimligt rådrum att betala ersättningen sedan tvisten har lösts.

Tredje stycket

För rätten att skaffa bort fartyget i stället för att sälja det krävs att förutsättningarna för försäljning är uppfyllda.

Vid bedömningen av om ett fartyg uppenbarligen saknar försäljningsvärde skall hänsyn endast tas till det försäljningspris som kan förväntas. Kostnaderna för försäljningen skall således inte beaktas vid denna bedömning.

11 §

Försäljning av ett fartyg enligt 10 § första stycket sker i den ordning som gäller för försäljning av utmätt lös egendom. Bestämmelserna i 9 kap. 4 § första stycket och 10 kap. 19 § första stycket andra meningen utsökningsbalken gäller dock inte. Bestämmelserna i 9 kap. 2 § andra stycket och 8 § första stycket utsökningsbalken gäller inte en gäldenär som är okänd.

I utsökningsbalken regleras försäljning såväl av lös egendom i allmänhet (9 kap. 1–10 §§) som av registrerat skepp (10 kap.). Bestämmelserna är utformade så att försäljning inte skall kunna ske utan hänsynstagande till ägares eller innehavares av begränsade sakrätter intresse och så att försäljningen skall inbringa bästa pris.

Kommunens beslut om flyttning kommer att ligga till grund för försäljningen.

Försäljning av fartyget enligt utsökningsbalken kan också uppnås genom ordinär process. En hamninnehavare med en fordran på fartygsägaren kan skaffa sig en exekutionstitel genom domstol och därefter vända sig till kronofogdemyndigheten för utmätning. Verkställigheten kommer i så fall helt att ske i kronofogdemyndighetens regi.

Enligt 9 kap. 4 § första stycket och 10 kap. 19 § första stycket andra meningen utsökningsbalken får ett inrop vid auktionsförsäljning inte godtas, om det är sannolikt att ett avsevärt högre pris kan nås. Dessa bestämmelser gäller inte vid försäljningar med stöd av den nya lagen. Hamninnehavarens intresse att bli av med fartyget har i detta fall ansetts böra väga tyngre än möjligheten att nå ett högre pris.

I 9 kap. 2 § utsökningsbalken ges bestämmelser om kungörelse av auktion. I paragrafens andra stycke föreskrivs skyldighet att särskilt underrätta bl.a. gäldenären om auktionen. Enligt 9 kap. 8 § utsökningsbalken, som anger förutsättningarna för underhandsförsäljning, skall bl.a. gäldenären beredas tillfälle att yttra sig i frågan, om anledning föreligger därtill. För att inte göra försäljning omöjlig av det skälet att fartygsägaren är okänd har undantag gjorts från dessa bestämmelser. Dessa undantag gäller dock bara

andra fartyg än registrerade skepp. – Ett ägaren tillkommande eventuellt överskott vid försäljningen får då hanteras enligt lagen (1927: 56) om nedläggning av pengar hos myndighet (omtryckt 1981: 135, ändrad senast 1981: 804).

12 §

En hamninnehavare som har haft kostnader för att flytta ett fartyg har rätt att hålla kvar fartyget till dess han har fått betalt för sin fordran på ersättning för de kostnader som avses i 7 § eller, vid tvist om betalningen, till dess att säkerhet har ställts för det belopp som hamninnehavaren har krävt.

Skälen för förslaget har jag redovisat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.6).

Den som har retentionsrätt i annans egendom kan inte fordra lösen för att lämna godset ifrån sig vid utmätning. Han får i stället lämna ut det och nöja sig med utdelning i köpeskillingen. Retentionsrätten är förknippad med förmånsrätt i egendomen enligt förmånsrättslagen (1970: 979, omtryckt 1975: 1248, ändrad senast 1984: 656). Retentionsrätten för flyttningskostnader kommer enligt 4 och 9 §§ nämnda lag att i förmånsrättsordningen stå efter såväl sjöpanträtt som panträtt på grund av inteckning i fartyget.

4.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen

40 §

Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg. Anmälan om partrederiavtal kan göras hos registermyndigheten, som har att ofördröjligen anteckna anmälingen i det register där fartyget är infört eller, om det ej är registrerat, kungöra densamma. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet sedan rederiavtalet anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet. För dessförinnan uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986: 000) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 9 § nämnda lag.

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter tillämpas bestämmelserna i 41–57 §§ i den mån annat ej avtalats.

En hänvisning till flyttningslagen har gjorts i sjölagens bestämmelser om partredares ansvar för skulder.

14 §

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar,
2. mål enligt socialtjänstlagen (1980: 620), lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga, lagen (1981: 1243) om vård av missbrukare i vissa fall, utlänningslagen (1980: 376), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977: 477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 6 kap. 21 § och 21 kap. föräldrabalken,
3. mål som avses i 24 § lagen (1984: 3) om kärnteknisk verksamhet,
4. mål som avses i 6 § första stycket lagen (1985: 206) om viten,
5. mål som avses i 6 § första stycket lagen (1986: 000) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Bland de mål som det ankommer på länsrätten att pröva har angetts mål som avses i 6 § lagen (1986: 000) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Bestämmelsen fick sin nuvarande lydelse i samband med 1985 års lagstiftning om viten m. m. I prop. (1984/85: 212) om ändring i luftfartslagen som i juni överlämnats till riksdagen föreslår regeringen efter hemställan av min företrädare en ändring i den nu aktuella paragrafen. Ändringen innefattar ett nytt andra stycke, vari anges att länsrätten i Östergötlands län prövar vissa luftfartsmål. Det förutsätts att den lagändringen, om riksdagen antar propositionen, beaktas vid riksdagsbehandlingen av det nu framlagda förslaget till ändring i paragrafen.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om flyttning av fartyg i allmän hamn,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Närvarande: justitierådet Knutsson, f. d. justitierådet Sterzel, regeringsrådet Tottie.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 10 oktober 1985 har regeringen på hemställan av statsrådet R. Carlsson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om flyttning av fartyg i allmän hamn,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessor Margareta Landerholm.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

Syftet med lagförslaget är att ge innehavare av allmän hamn lagliga möjligheter att vidta åtgärder i vissa fall för att få undan fartyg som ligger på ett besvärande sätt i hamnen. Om ingen ägare eller redare kan förmås att ta hand om ett fartyg, skall hamninnehavaren kunna få till stånd en flyttning och i sista hand sälja eller på annat sätt skaffa bort fartyget. Det finns visserligen redan ett flertal bestämmelser som kan anlitas i olika sådana situationer, men det förekommer också fall där det saknas ett rättsligt underlag för ingripanden. Frågan om att fylla den bristen har varit aktuell länge. Rättslägets oklarhet påpekades av JO redan 1956, och för tio år sedan lade en utredning fram förslag till dels en strandningslag, dels en lag om flyttning av fartyg i vissa fall. En annan kommitté hade 1974 föreslagit en särskild hamnlag. I remissen upplyses att någon annan lagstiftningsåtgärd inte anses befogad med anledning av dessa kommittéförslag än den som nu förordas.

Mot det angivna syftet med lagförslaget finns det ingen anledning att invända. Inte heller vill lagrådet ifrågasätta behovet av lagstiftning med hänsyn till de överväganden som har redovisats i ärendet. Lagstiftningsuppgiften är emellertid långtifrån enkel. Vad man vill komma åt är ett antal sinsemellan mycket varierande fall av ofta udda natur, vilka vållar praktiska olägenheter i allmänna hamnar. En svårighet följer redan av att en lag till följd av sakens natur måste få en så pass vid och generell avfattning, att den formellt även kommer att täcka andra och mera vardagliga fall än dem man närmast åsyftar. Det kommer att bli svårt att hävda en befogenhet för hamninnehavaren att ingripa utan stöd i lagen. Det gäller därför att skapa regler som är så enkla och effektiva som möjligt utan att åsidosätta några befogade rättssäkerhetssynpunkter.

Lagrådet har funnit att det framlagda lagförslaget kan diskuteras i olika avseenden från den här angivna utgångspunkten. Det kan ifrågasättas om

inte onödigt besvär skulle kunna uppkomma i vissa situationer. I vart fall synes man kunna gå några steg längre då det gäller att skapa ett enkelt och praktiskt förfarande. Det skall gärna vitsordas att förslaget präglas av omsorg om rättssäkerheten. Det är emellertid enligt lagrådets mening fullt möjligt att förenkla reglerna utan att inkräkta på något beaktansvärt rätts-skyddsintresse. Särskilt måste man beakta att den föreslagna lagen endast skall bli tillämplig på allmänna hamnar. Den exakta innebörden av detta begrepp blir visserligen inte klarlagd förrän om ett par år, då sjöfartsver-kets pågående kartläggningsarbete är slutfört. Man har emellertid att räkna med att det i huvudsak är fråga om kommunala hamnar. Mot detta förhål-lande står att lagen – bortsett från brådskanie fall – inte riktar sig mot andra enskilda än sådana som inte ens efter anmaning tar hand om sin egendom.

De punkter, där man enligt lagrådets mening kan söka enklare och mera praktiska lösningar än dem förslaget innehåller, är främst följande.

Lagförslaget bygger på ett formaliserat beslutsförfarande. Varje flyttning skall beslutas av den kommun, inom vilken hamnen är belägen. Om hamnen ägs eller förvaltas av någon annan än kommunen, skall denne göra framställning om ett beslut av kommunen. Underrättelse om den planerade åtgärden till fartygets redare och till dess ägare, om denne är någon annan än redaren, skall föregå beslutsfattandet, om inte saken av särskilda skäl är brådskanie. Enligt lagrådets mening kan dessa bestämmelser förenklas. Man bör beakta de båda förut nämnda förhållandena att lagen å ena sidan begränsas till att endast gälla allmänna hamnar, å andra sidan kommer att omfatta även fartygsflyttningar av förhållandevis enkel natur.

Med hänsyn till det anförda bör lagen slå fast dels en allmän befogenhet för innehavare av allmän hamn att flytta fartyg under vissa förutsättningar, dels en skyldighet att underrätta ägare resp. redare. Beslutsförfarandet behöver inte regleras närmare. Vanligen kommer det att bli en kommunal myndighet som agerar. Även i de enstaka fall, som i övrigt kommer i fråga, torde det finnas en kvalificerad hamnförvaltning. Lagrådet erinrar i detta sammanhang om att myndighetsutövning – som det ju blir fråga om – kan överlämnas till enskilda subjekt genom lag enligt 11 kap. 6 § regeringsför-men. Det anförda leder till att 2 och 5 §§ i lagförslaget kan utgå.

Beslut om flyttning skall enligt förslaget kunna överklagas genom förvaltningsbesvär till länsrätten samt vidare till kammarrätt och regeringsrät-ten. Enligt lagrådets mening är detta inte erforderligt. Tvister om kostnads-ersättning, skadestånd etc. måste i vart fall avgöras av allmän domstol. Rättskyddsbehovet synes kunna väl tillgodoses därigenom. Att ett alter-nativ till överklagande alltid är att den presumtive klaganden själv tar hand om sin egendom talar särskilt starkt för att han inte har något berättigat intresse av att också kunna anföra förvaltningsbesvär. Även 6 § i lagförsla-get bör alltså utgå. Om den inte ersätts med ett direkt förbud att överklaga, kommer i normalfallen kommunalbesvär att bli möjliga. Det betyder att varje medlem i kommunen – men ingen annan – kan överklaga till kam-marrätt och regeringsrätten för en prövning av fattade besluts laglighet. Detta lär sakna praktisk betydelse; ett besvärsförbud synes knappast befo-gat.

Bestämmelserna om förutsättningar för flyttning och om underrättelse till redare resp. ägare är av grundläggande betydelse. Mot förslaget i dessa delar har lagrådet endast smärre invändningar av väsentligen detaljkaraktär. Dessa utvecklas längre fram. I detta sammanhang bör endast anmärkas att det enligt lagrådets mening är mest naturligt och praktiskt att skjuta ägaren i förgrunden, inte redaren som har skett i förslaget. I fråga om fartyg som är registrerade är det nämligen alltid möjligt att få fram en ägaruppgift från registret. Däremot kan det ofta vara svårt att få någon klarhet i vem som är redare exempelvis till ett fartyg som har legat stilla i hamnen en längre tid.

En omständighet, som gör det svårt att åstadkomma en helt tillfredsställande lagtext, är att det ofta inte är just flyttning som hamninnehavaren egentligen önskar i de situationer som närmast är motivet för lagstiftningen. Vad man vill är helt enkelt att få bort fartyget från hamnen vilket, om ingen tar hand om det, förutsätter försäljning eller bortskaffande genom skrotning etc. Lagförslaget bygger emellertid på flyttning, som i varje situation är nödvändig för vidare åtgärd. Försäljning och bortskaffande kommer visserligen att kunna ske men endast för att täcka flyttningskostnaderna resp. då dessa inte kan fås ut genom en försäljning. Lagrådet vill inte föreslå någon större avvikelse från denna ordning. En möjlighet bör dock öppnas att från början inrikta sig på bortskaffande i sådana fall, då ett flyttningsförfarande på grund av fartygets obetydliga värde endast skulle medföra arbete och kostnader i onödan.

Mot de föreslagna reglerna om försäljning måste vidare anmärkas, att de i vissa fall kan leda till onöjaktiga resultat. Särskilt om det gäller ett registrerat skepp blir förfarandet både komplicerat och kostsamt. Man har att beakta bestämmelserna i 10 kap. utsökningsbalken och i utsökningsförfordningen om bl. a. kungörelse, underrättelse till kända borgenärer med pantsäkerhet samt att försäljning inte får ske om inte det s. k. skyddsbeloppet blir täckt. Det sistnämnda skulle bl. a. leda till att hamnmyndigheten inte kan bli av med ett fartyg som är intecknat över sitt värde. Särskilda problem kan uppstå om det är fråga om ett utländskt fartyg.

Utan att närmare utveckla dessa synpunkter vill lagrådet förorda en enklare och mera praktisk lösning än den som 11 § i förslaget innehåller. En del olägenheter skulle kunna undvikas genom en föreskrift – efter mönster av lagen (1985:277) om vissa bulvanförhållanden – att försäljningen skall ske som om egendomen hade utmätts för fordran med bästa förmånsrätt. En lämpligare väg synes emellertid vara att – liksom vid retentionsrätt enligt 247 § sjölagen – ge hamnmyndigheten en rätt att sälja fartyget, om den inte får betalt för sin fordran. En sådan försäljning inverkar inte på beståndet av eventuell sjöpanträtt eller panträtt som grundas på inteckning. Erforderliga bestämmelser kan utformas efter mönster av reglerna i den av riksdagen nyligen antagna lagen om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats (prop. 1984/85:210, LU 1985/86:3).

Lagrådet har överarbetat det remitterade lagförslaget i enlighet med det nu anförda. Ett reviderat förslag fogas vid yttrandet som *bilaga*. I det följande skall de nio paragraferna i detta förslag kommenteras i korthet, varvid särskilt hänvisas till remissens innehåll.

Denna paragraf motsvarar 1 § och ersätter 2, 5 och 6 §§ i det remitterade förslaget. Genom tillägget, att fartyg får flyttas "av hamninnehavaren", ändras innebörden till en grundläggande kompetensregel. Beslutsförfarandet regleras inte närmare, och besvärshöjning avses inte föreligga annat än i form av kommunalbesvär i fall av kommunala hamnar. Med denna uppläggning blir förvaltningslagen inte tillämplig i hithörande ärenden.

Förutsättningarna för flyttning är i princip desamma som i det remitterade förslaget. Lagrådet har dock uteslutit orden "om ordningen och säkerheten i hamnen" efter gällande föreskrifter. I och för sig kan det finnas skäl att överväga en särskild grund för ingripande av innebörd att ordningen eller säkerheten äventyras. Den bör dock i så fall inte kombineras med ordet "varaktigt". Lagrådet har inte velat gå in på en sådan nykonstruktion. Den förordade ändringen kan medföra en mindre utvidgning av lagens tillämpningsområde. Sålunda kommer flyttning att kunna ske bl. a. om ett fartyg ligger förtöjt i hamnen i strid mot föreskrifter om skyldighet att betala hamnavgift. I huvudsak torde emellertid de fall som kan komma i fråga ändå föranleda ingripande på grund av hinder mot hamnens behöriga nyttjande.

2 och 3 §§

Dessa motsvarar 3 och 4 §§ i det remitterade förslaget. Utöver konsekvensändringar till förslaget att inte reglera beslutsförfarandet samt vissa redaktionella förenklingar förordar lagrådet några smärre ändringar av saklig natur.

Regeln om brådskanie fall har avfattats så att den täcker även situationer då underrättelse hinns med men skäligt rådrum inte kan ges. I ett sådant fall bör inte en ny delgivning krävas. Som förut nämnts har ägaren och redaren fått byta plats; ägaren skjuts således i förgrunden. Det synes tillräckligt att endera har underrättats för att ett ingripande skall få ske. Som framgår av förslagen till 7 och 9 §§ förutsätter dock lagrådet, att ägaren alltid skall ha underrättats – i sista hand genom kungörelse – innan försäljning eller bortskaffande sker. Vidare bör regeln om det särskilda kungörelseförfarandet utformas så att kungörelsen får verkan som delgivning. Det synes också naturligt att den särskilda ordning för kungörandet som remissen anvisar får tillämpas vid kungörelsedelgivning i stället för vad som föreskrivs i delgivningslagen.

4 §

Denna paragraf saknar motsvarighet i det remitterade förslaget, även om i sak samma princip förutsatts gälla. Behovet av att ge uttryck för principen i lagtext ökar, om det formella beslutsförfarandet enligt lagrådets förslag ersätts med en allmän regel om befogenhet för hamninnehavaren att flytta fartyg i vissa fall. Lagrådet erinrar om att 1975 års utredningsförslag upptog motsvarande bestämmelser.

Orden skada och olägenhet syftar främst på fartyget resp. ägaren (redaren). Viss mindre skada kan bli oundviklig. Därutöver kan olägenheter uppstå för ägaren bl. a. genom fartygets nya placering. Även kostnaderna för åtgärderna bör beaktas med hänsyn till reglerna om ersättningsskyldighet.

5 §

Denna paragraf motsvarar 7 och 9 §§ i det remitterade förslaget. Den innehåller inga ändringar i sak utöver sådana som föranleds av förslagen i 2 § beträffande ägare och redare samt skyldigheten att underrätta dem. Den som inte har underrättats vare sig genom en personlig delgivning eller genom en kungörelse bör inte kunna åläggas någon personlig betalningsskyldighet. Med hänsyn till avfattningen av den föreslagna 1 § synes det onödigt att ange, att hamninnehavaren i första hand skall betala uppkomna kostnader.

6 §

Denna paragraf motsvarar 8 § i det remitterade förslaget. Eftersom även utländska fartyg kommer i fråga, synes det lämpligt att ta med en hänvisning till utländska register.

7 §

Första stycket motsvarar 12 § i det remitterade förslaget; andra stycket motsvarar de båda första styckena i 10 §. Paragrafen kommer att ge de grundläggande reglerna om rätt att efter flyttningen kvarhålla fartyget eller sälja det. Genom den ändrade placeringen kommer bestämmelserna i en naturligare följd. Någon saklig ändring ifrågasätts inte.

Av paragrafens lydelse framgår att hamninnehavarens retentionsrätt upphör om säkerhet ställs för hans fordran. Försäljning får inte ske förrän tre månader har förflutit efter det att ägaren underrättades om flyttningen. Om underrättelse enligt 2 § har lämnats till redaren i stället för till ägaren måste alltså även denne underrättas för att hamninnehavaren skall kunna sälja fartyget. En sådan underrättelse skall delges enligt 3 §. Skulle en tvist om hamninnehavarens fordran ha hänskjutits till avgörande av skiljemän får detta likställas med att talan har väckts.

8 §

Denna paragraf motsvarar 11 § i det remitterade förslaget och åsyftar en enklare och mera praktisk ordning för genomförande av en försäljning. Lagrådet hänvisar till vad som har anförts härom i det föregående. Försäljningsförfarandet bör kunna anpassas med hänsyn till fartygets värde. Är detta obetydligt kan det inte krävas att hamninnehavaren lägger ned stora kostnader för att få en försäljning till stånd.

Denna paragraf slutligen motsvarar 10§ sista stycket i det remitterade förslaget. Den innebär främst den förut berörda ändringen i sak, att hamninnehavaren inte skall vara tvungen att först flytta ett värdelöst fartyg innan det får skaffas bort. Samma tremånadersfrist förutsätts gälla men den föreslås knuten till underrättelsen enligt den föreslagna 2§ i stället för till flyttningen, om någon sådan inte äger rum. Liksom enligt 7§ krävs att ägaren har underrättats. Har hamninnehavaren vidtagit rimliga åtgärder för att få fartyget sålt men inte lyckats därmed får det normalt anses uppenbart att fartyget saknar försäljningsvärde. Av allmänna principer följer att hamninnehavaren, om fartyget skaffas bort, har rätt att tillgodogöra sig material och eventuella tillbehör.

Det kan tänkas att ett fartyg är intecknat till ett belopp som motsvarar eller överstiger dess värde. Ett försäljningsförfarande måste likväl anordnas, trots att det i praktiken är föga troligt att fartyget skall locka någon utomstående spekulant. Det torde inte finnas något principiellt hinder mot att hamninnehavaren i en sådan situation själv träder in som köpare.

I anslutning till den föreslagna 9§ vill lagrådet fästa uppmärksamheten på frågan om ansvaret för kostnaderna för att skaffa bort ett fartyg. Det remitterade förslaget innebär att de stannar på hamninnehavaren, i den mån man inte kan finna stöd på annat håll än i denna lag för att göra fartygets ägare eller redare ansvarig. Frågan kan måhända förtjäna att övervägas, men lagrådet vill för egen del inte föreslå någon annan ordning i brist på överblick över de kostnader som kan komma i fråga.

Övriga lagförslag

Godtas vad lagrådet har föreslagit i det föregående föranleder detta en redaktionell jämkning i förslaget till lag om ändring i sjölagen, medan förslaget till lag om ändring i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar utgår.

Lag om flyttning av fartyg i allmän hamn m. m.

1 § Ett fartyg i allmän hamn får flyttas av hamninnehavaren, om det hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter.

2 § En flyttning får inte genomföras förrän fartygets ägare har underrättats och fått skäligt rådrom att själv flytta fartyget. Underrättelsen skall innehålla uppgifter om kostnadsansvaret enligt 5 § och om möjligheterna att sälja och skaffa bort fartyget enligt 7–9 §§.

Om saken brådskar, får fartyget flyttas utan att vad som sägs i första stycket har iakttagits. Ägaren skall dock så snart som möjligt underrättas om flyttningen.

Finns det en särskild redare, kan denne underrättas i stället för ägaren. Har ägaren eller redaren underrättats, gäller det också gentemot den som träder i hans ställe.

3 § En underrättelse skall delges den som den riktar sig till. Vid kungörelsedelgivning gäller, i stället för vad som föreskrivs i 17 § delgivningslagen (1970:428), att underrättelsen skall kungöras i Post- och Inrikes Tidningar och i de av sjöfartsverket utgivna Underrättelser för sjöfarande samt anslås på fartyget. Detta förfarande får tillämpas också för delgivning med en ägare eller redare som är okänd.

4 § Flyttningen och den fortsatta förvaringen av fartyget skall ske med omsorg så att onödig skada eller olägenhet inte uppkommer.

5 § En ägare eller redare som har delgetts underrättelse är skyldig att ersätta hamninnehavaren hans kostnader för fartygets flyttning och fortsatta förvaring samt för underrättelsen. Detta gäller dock inte om fartyget hade fränhänts ägaren genom brott.

Är både ägaren och redaren betalningsskyldiga, svarar de solidariskt. Detsamma gäller i fråga om betalningsskyldighet som åvilar delägarna i ett partrederi.

6 § I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret enligt 2 § sjölagen (1891:35 s.1) eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av 14 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

7 § Hamninnehavaren har rätt att hålla kvar fartyget till säkerhet för sin fordran på ersättning för de kostnader som avses i 5 §.

Om inte kostnaderna betalas eller säkerhet ställs, får fartyget säljas när tre månader förflutit sedan det flyttades. Ägaren skall dock alltid ha delgetts underrättelse och tre månader ha förflutit därefter. Har talan väckts i en fråga som rör hamninnehavarens fordran, får försäljning inte ske förrän en skälig tid har förflutit efter det att tvisten slutligt avgjordes.

8 § Försäljning skall göras med omsorg. Den får ske under hand eller på offentlig auktion. Skall auktion äga rum skall ägaren, om det är möjligt, i god tid ges besked om tid och plats för auktionen.

Om försäljningspriset efter avdrag för försäljningskostnaderna överstiger hamninnehavarens fordran, skall överskottet betalas ut till fartygets ägare, såvida det inte betalas till någon annan som har bättre rätt till det eller sätts ned enligt lagen (1927: 56) om nedsättning av pengar hos myndighet.

9 § Om ett fartyg uppenbarligen saknar försäljningsvärde, får det skaffas bort i stället för att flyttas eller säljas. Detta får ske tidigast tre månader efter det att ägaren underrättades enligt 2 §. Har fartyget flyttats får det inte skaffas bort tidigare än som följer av 7 § andra stycket.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 februari 1986

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hultérström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Hultérström

Proposition om flyttning av fartyg i allmän hamn

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande (beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde 1985-10-10) över förslag till

1. lag om flyttning av fartyg i allmän hamn,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Förslaget till lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

Lagrådet har ansett det vara möjligt att förenkla reglerna i det remitterade förslaget utan att inkräkta på något beaktansvärt rättsskyddsintresse. Lagrådet har också utarbetat ett lagförslag som bygger på ett enklare förfarande men som enligt lagrådet ändå tillgodoser rättssäkerhetens krav.

Det enklare förfarande som lagrådet föreslagit har stora fördelar. Jag godtar därför förslaget. Några smärre språkliga ändringar bör dock göras i rubriken och 1 §.

Jag instämmer också i de uttalanden som lagrådet har gjort i anslutning till de särskilda bestämmelserna. Med anledning av vad lagrådet har uttalat i anslutning till 5 § vill jag framhålla att hamninnehavarens rätt till ersättning för kostnader för fartygets fortsatta förvaring kan, i de fall underrättelsen delgetts först efter flyttningen (2 § andra stycket), vara beroende på hur länge delgivningen dröjt.

Övriga lagförslag

Lagrådets förslag föranleder, som lagrådet påpekat, dels att en redaktionell ändring får göras i det i remissen upptagna förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1), dels att förslaget till lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar får utgå.

2 Hemställan

Prop. 1985/86: 122

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar.

3 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg betänkande

Förslaget till strandningslag avser sådana fall då ett fartyg eller något annat föremål har förolyckats eller övergivits i annat fall och blivit liggande så att det medför fara för människors liv eller hälsa, hinder eller fara för sjöfarten, förfång för fisket eller skada eller fara för skada på naturen eller i miljön. Förslaget bygger på ett grundläggande stadgande om skyldighet för fartygets ägare att vidta sådan skäligen åtgärd med fartyget som är ägnad att undanröja uppkommen olägenhet eller fara av det angivna allvarliga slaget. Uteblir åtgärd som ankommer på ägaren skall länsstyrelsen kunna förelägga honom att ombesörja åtgärden. Efterkommes inte föreläggandet, skall länsstyrelsen kunna föranstalta om erforderlig åtgärd. I vissa fall, bl. a. om saken är brådskande, skall åtgärd kunna vidtas utan att föreläggande har meddelats. Staten skall få söka betalning för sin kostnad för åtgärder enligt lagen ur vad som har bärgats eller tillvaratagits och därutöver som regel av ägaren. — Lagen avses vara subsidiär i förhållande såväl till den samtidigt föreslagna lagen om flyttning av fartyg i vissa fall som till annan lagstiftning innefattande befogenhet för myndigheter att vidta åtgärder med fartyg, last och andra föremål i vatten.

Förslaget till lag om flyttning av fartyg i vissa fall anknyter till en framställning den 26 mars 1968 av Svenska hamnförbundet om införande av bestämmelser som medger hamnmyndighet att besluta om fartygs bortförande från förtöjningsplats i hamn och att verkställa sådant beslut. Det innebär i huvudsak följande.

Lagförslaget är utformat med 1967 års lag om flyttning av fordon i vissa fall som mönster. I förslaget ges *polismyndighet* befogenhet att föranstalta om flyttning av fartyg — inbegripet småbåtar av alla slag — som i strid mot gällande föreskrifter är varaktigt liggande i *allmän hamn* eller i annat *vattenområde som ingår i stadsplan* och ej tillhör fastighet enskilt. Beslut om flyttning skall enligt förslaget meddelas av polismyndighet på begäran av hamninnehavare eller kommunal myndighet. Regeringen föreslås kunna bemyndiga *kommunal myndighet* att själv besluta om flyttning. Verkställigheten av flyttningsbeslutet skall ankomma på den kommunala myndighet som begärt flyttningen och i annat fall på polismyndigheten. Regler ges i förslaget till säkerställande av att flyttningen genomförs på sådant sätt att fartygets ägare inte tillskyndas större olägenhet än nödvändigt. Någon vårdnadsplikt efter genomförd flyttning föreslås inte. Innan beslut om flyttning verkställs skall ägaren ha underrättats om beslutet och ha fått skäligen råd om att själv flytta fartyget. För att inte verkställigheten — som för närvarande kan inträffa — skall kunna uppehållas genom överlåtelse till ny ägare, som därefter skulle för egen del kunna göra anspråk på underrättelse och råd, föreslås att ny ägare inte skall behöva underrättas, om underrättelse har meddelats tidigare ägare. Är ägaren inte känd kan flyttningsbeslutet enligt förslaget gå i *verkställighet utan föregående underrättelse*. Detsamma är fallet om fartyget är att anse som övergivet.

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

Beslut enligt lagen skall enligt förslaget *inte kunna överklagas*.

Utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg författningsförslag

Lag om flyttning av fartyg i vissa fall

Härigenom föreskrivs följande.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7§ Har fartyg flyttats utan att underrättelse enligt 3§ ägt rum, skall den myndighet som verkställt flyttningen utan dröjsmål kungöra den i tidning

inom orten eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse om flyttningen möjlig.

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

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

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den

Sammanställning av remissyttrandena över utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg betänkande

Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över betänkandet Farliga vrak avgetts av Svea hovrätt, kammarrätten i Sundsvall, tingsrätten i Stockholm, rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, sjöfartsverket, luftfartsverket, generaltullstyrelsen, riksantikvarieämbetet, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, statens brandnämnd, sjutton länsstyrelser, sjöräddningsutredningen (K 1970: 42), kustövervakningsutredningen (Fi 1974: 04), Rederiföreningen för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Sjösportens samarbetsdelegation, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges redareförening och Sveriges ångfartygs assurancesförening.

1 Allmänna synpunkter

Utredningens förslag har mottagits huvudsakligen positivt under remissbehandlingen. Kritik har dock riktats mot avgränsningen av det territoriella tillämpningsområdet i utredningsförslaget.

Flera remissinstanser anför att det föreligger ett behov av lagstiftning på ifrågasvarande område. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att det har kunnat konstateras i länsstyrelsens arbete vid flera tillfällen under senare år att reglerna i hamnordningarna och utsökningslagens bestämmelser om handräckning inte är effektiva för att komma till rätta med allvarliga olägenheter i samband med otillåten förtöjning eller kvarlämnande av fartyg i hamn eller vattenområde.

Rikspolisstyrelsen: Med hänsyn till att allt fler människor skaffar sig fritidsbåtar och till därmed sammanhängande miljövårdssynpunkter bör måhända redan nu införas regler motsvarande bilskrotningslagen vad gäller fritidsbåtar och andra liknande mindre fartyg. Liknande synpunkter framförs av *polisstyrelsen i Helsingborg*.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: För att lagen skall få avsedd verkan bör den inte inskränkas till att gälla endast fartyg enligt den definition av fartygsbegreppet som sjölagskommittén gjort (SOU 1970: 74 Registrering av fartyg etc.). Utredningen har visserligen antytt att lagen även skulle kunna tänkas bli tillämplig på vissa sjögående redskap och att sjölagskommitténs definition inte bör uppfattas som bindande för tillämpningen av annan lagstiftning, vilken också bygger på ett fartygsbegrepp. Länsstyrelsen finner det emellertid olämpligt att begreppet fartyg skall tolkas olika i skilda lagar. Termen fartyg bör därför i denna lag utbytas mot ett klarare angivande av lagens tillämplighetsområde, som bättre överensstämmer med lagens ändamål.

Även *länsstyrelsen i Gävleborgs län* vill ifrågasätta utredningens bedömning att en legal definition av termen fartyg skulle vara opåkallad (se betänkandet s. 83 f, jämför 1 § lagen om flyttning av fordon i vissa fall, där motsvarande definition upptagits).

2 Territoriellt tillämpningsområde

Befogenheten att flytta fartyg med stöd av lagen skall enligt förslaget gälla i "allmän hamn eller annat vattenområde som ingår i stadsplan och ej tillhör fastighet enskilt". Denna avgränsning av tillämpningsområdet har kritiserats under remissbehandlingen.

Rikspolisstyrelsen konstaterar att enligt förslaget skall lagen endast gälla i allmänna hamnar och i vattenområde som ingår i stadsplan, dvs. i tätbebyggt område. Detta innebär att övergivna fartygsvrak på andra allmänna platser, exempelvis badstränder och naturvårdsområden, inte skulle kunna flyttas. Det torde vara ett offentligt intresse särskilt från naturvårds-skyddssynpunkt att lagen bör vara tillämplig även på vattenområde utom stadsplan. Huruvida detta skall omfatta även enskild vattenfastighet beror uteslutande på en reglering av kostnadsfrågan för flyttningen. En privat fastighetsägare som är beredd att stå för kostnaderna för en sådan fartygsflyttning skulle få ett verkningsfullt och snabbt handläggningsalternativ till redan nu befintliga institut, exempelvis handräckning av kronofogde. Även *polisstyrelsen i Helsingborg* anser att det måste anses vara ett offentligt intresse att allmänna platser, t. ex. vid badstränder och inom naturskyddade områden, omfattas av lagen.

Länsstyrelsen i Malmöhus län finner att det är önskvärt att lagen görs tillämplig även på vattenområden som inte ingår i stadsplan t. ex. vid allmänna badplatser. Det kan också ifrågasättas om lagen skall begränsas till att gälla fartyg som ligger i vattnet. Starka skäl talar för att lagen i vart fall bör tillämpas även på fartyg som är upplagda på land inom hamnområde. *Sjöassuradörernas förening* ifrågasätter om inte tillämpningsområdet bör utvidgas även till stränder och i vattnet på privat område.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län och *länsstyrelsen i Värmlands län* ifrågasätter om inte vattenområden som ingår i byggnadsplanlagt område även bör inbegripas i bestämmelserna.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att situationer kan föreligga då fartyg kvarlämnats eller övergivits i enskilt vatten och det måste framstå som ett allmänt intresse att få fartyget undanskaffat. Länsstyrelsen tänker här på hindrande eller missprydande fartyg vid t. ex. badplatser i enskilt vattenområde eller gemensamma bryggplatser. Fastighetsägaren hänvisas då att genom handräckning få fartyget avlägsnat. Ett sådant förfarande kan ta lång tid och förutsätter att ägaren till fartyget är känd. Länsstyrelsen föreslår därför att flyttningslagen görs mindre restriktiv så att vederbörande myndighet även ges möjlighet att, där så kan anses påkallat från allmän synpunkt, flytta fartyg inom enskilt vattenområde. Även *länsstyrelserna i Västernorrlands län* och i *Kristianstads län*, *polismyndigheten i Örn-sköldsviks distrikt* samt *länspolischefen i Västernorrlands län* anför liknande synpunkter.

Länsstyrelsen i Stockholms län ifrågasätter om inte möjligheter till flyttningsåtgärder även bör tillhandahållas innehavare av enskild hamn. Även av det allmänna ägda enskilda hamnar faller annars här utanför lagens tillämpningsområde. Om en begränsning skall göras av de enskilda hamnar där flyttningslagens regler bör kunna tillämpas kan möjligen förefintligheten av fastställd grundpenningtaxa, enligt kungörelsen (1950: 152), om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter, användas som kriterium för lagens tillämplighet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län framhåller att i hamnutredningens förslag till ny hamnlag (SOU 1974: 24) avses det allmänna hamnbegreppet ges en avsevärt mer restriktiv tillämpning än för närvarande. Detta kan medföra att flyttningslagens tillämplighet blir mindre än vad som nu avsetts.

Fiskeristyrelsen pekar på att det framgår av hamnutredningens betänkande SOU 1974: 24 att det inte alltid är klarlagt huruvida viss hamn är allmän eller ej. Så är exempelvis fallet med några av de statliga fiskehamnarna liksom vissa av kommun eller fiskehamnsförening ägda hamnar. För att inte dessa hamnar skall lämnas utanför lagens tillämpningsområde bör dess 1 § formuleras så att det framgår att nu nämnda hamnar också omfattas av lagen.

Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* föreslår att tillämpningsområdet utvidgas. Det ökade beståndet av fritidsbåtar i kombination med bristen på båtplatser har ökat den otillåtna förtöjningen av båtar även i fiskehamnar och mindre kommunala hamnar, som inte klassificerats som allmänna. Naturvårdsskäl kan också motivera en flyttning även utanför stadsplanlagda områden.

Sjösportens samarbetsdelegation (SSD): Med hänsyn till de många klubbägda småbåtshamnarna i vårt land, i vilka behov av att undanflytta vrak och båtar föreligger i samma omfattning som i de allmänägda hamnarna, uppfattar SSD det som en brist att förslaget inte ger även den privatägda hamnen denna möjlighet. SSD vill därför förorda att förslaget kompletteras i berört avseende.

Svenska kommunförbundet pekar på att det förekommer att kommunerna som båtplats till lokala båtklubbar upplåter markområden med tillhörande vatten, som är belägna utanför de i förslaget till flyttningslag angivna områdena. Eftersom det är ett kommunalt intresse att ingripande kan ske även i nu angivna fall anser förbundet att tillämpningsområdet bör utvidgas till att omfatta även sådana områden.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län ifrågasätter om begränsningen av tillämpningsområdet i lagförslagets 1 § utgör ett otvetydigt eller eljest ändamålsenligt uttryck för den avsedda begränsningen.

3 Befogenhet att meddela beslut om flyttning

Rikspolisstyrelsen: Lagförslaget innebär att polismyndighet skall besluta om flyttning i normalfallet. Lagen har en renhållnings- och miljövårdskaraktär, varför det synes mera vara en kommunal angelägenhet. Polisen bör

åläggas arbetsuppgifter av egentlig polisiär natur och inte tillföras beslutsfunktioner som naturligt hör hemma hos andra samhällsorgan. Polismyndigheterna har ej heller utbildad personal i tillräcklig omfattning och erforderlig utrustning för att kunna vidta åtgärder mot fartyg. Följden synes bli den att flyttningsbeslut begärs av kommunal myndighet samt att efter fattat beslut polismyndigheten begär hjälp för flyttningen av vederbörande kommun eller dess organ (brandstyrelse). Denna polismyndighetens beslutsfunktion måste betraktas som en onödig byråkratisk ordning. Dessutom äger polismyndighet ej fatta sådant beslut på eget bevåg, exempelvis efter anmälan från enskild person. Polisen kan således ej självmant utöva kontroll över ifrågavarande fartyg utan måste gå via kommun eller hamninnehavare. Denna beslutskonstruktion synes ha tillkommit mera ur ansvars- och ekonomisk synpunkt än ur reell effektivitetshänsyn att komma till rätta med ett stort problem. Det förhållandet att om polismyndighet beslutar kostnader för flyttningen debiteras statsverket mot att om kommunen får beslutsrätt kostnaden blir en kommunal utgift är ej skäl nog att ålägga polismyndighet beslutsrätt på begäran av kommunal myndighet. Denna fiskala fråga går att lösa på annat sätt. Styrelsen finner det mest ändamålsenligt att vederbörande kommunala organ tilldelas befogenheten att flytta fartyg. Vidare må ifrågasättas om ej annan än i lagförslaget upptagna skall kunna få begära fartygs flyttande, exempelvis yrkesfiskare och befälhavare på passagerarfartyg eller enskild fastighetsägare. En förutsättning därför är naturligtvis att den ekonomiska ansvarsdelen regleras mellan beslutande myndighet/kommunen och den som begär flyttningen.

Även *länsstyrelsen i Kalmar län* kritiserar att lagförslaget lägger beslutsfunktionen i första hand på polismyndigheten. Länsstyrelsen anser att detta inte utan vidare kan anses ingå i polismyndighetens ansvar för den allmänna ordningen och säkerheten, utan torde snarare utgöra ett miljöproblem och en renhållningsfråga. Utredningen har inte närmare redovisat vilka överväganden som lett till att beslutsfunktionen i huvudsak lagts på polismyndigheten. Länsstyrelsen anser att från allmän synpunkt en noggrannare avgränsning av ansvarsområdet mellan polismyndigheten och kommunen borde ske.

Polisstyrelsen i Helsingborgs polisdistrikt finner det riktigt att befogenheten att besluta om flyttning som huvudregel bör tillkomma polismyndigheten. Förslaget att endast hamninnehavare eller kommunal myndighet äger begära flyttning har uppenbarligen tillkommit med lagen om flyttning av fordon som förebild. Polisstyrelsen har emellertid svårt att förstå varför en anmälan från exempelvis en yrkesfiskare eller befälhavaren på ett passagerarfartyg att ett fartygsvrak spärrar ett hamninlopp icke skall kunna prövas av polismyndigheten genast, utan först sedan hamninnehavaren beretts tillfälle att inkomma med en formell begäran om flyttning. I vart fall då sökanden är beredd att stå för de kostnader som ej kan utkrävas av fartygsägaren synes en sådan ansökan böra få upptas till behandling så snart fartyget ligger på annat än enskilt vattenområde.

Polismyndigheten i Örnsköldsviks polisdistrikt anser att det är tveksamt om de här besluten behöver fattas av polismyndighet. Några direkt bärande motiv för det anges inte i utredningen. Flera skäl talar i stället för att det

måste vara en kommunal angelägenhet, att kommunens vattenområden hålls i ett miljövårdsmässigt godtagbart skick. Kommunerna har säkerligen numera också resurser och förutsättningar att både besluta och vidtaga erforderliga åtgärder enligt lagen. Omgången över polismyndigheten får då en karaktär av en onödig byråkratisk ordning.

Svenska hamnförbundet: Enligt gällande normalhamnordning fattas beslut om flyttning av fartyg av polismyndigheten. I skrivelse den 26 mars 1968 begärde Svenska hamnförbundet att beslutanderätten skulle överföras till hamnmyndigheten. I 2 § föreslås att beslut om flyttning meddelas av polismyndigheten om hamninnehavaren begär det och verkställs av en kommunal hamnmyndighet direkt eller eljest av polismyndigheten. Utredningen motiverar sitt ställningstagande med att den ej kan "biträda den i olika sammanhang framförda tanken att beslutanderätten generellt skall läggas i händerna på vederbörande kommunala organ. Emellertid bör denna möjlighet ej för den skull helt uteslutas". Därför föreslås att regeringen från fall till fall prövar om den kommunala hamnmyndigheten skall få fatta erforderliga beslut (s. 68). Under specialmotiveringen (s. 85) anförs:

"Framför allt i de större kommunala hamnarna kan det visa sig praktiskt att tillägga kommunal myndighet befogenhet att själv besluta om flyttning."

Enligt hamnförbundets uppfattning kan det ifrågasättas om risken för missbruk av beslutanderätten motiverar en särskild administrativ prövning i varje enskilt fall hos rikets högsta myndighet. Beslutanderätten borde i stället direkt i lagen kunna ges till varje kommunal hamn med fastställd hamnordning.

Liknande synpunkter framförs av hamnstyrelsen i Norrköpings kommun, Kalmar kommun, hamnförvaltningen i Västerviks kommun, hamnstyrelsen i Karlskrona kommun, hamndirektionen i Karlshamns kommun, hamnchefen i Sölvesborgs kommun, hamndirektionen i Malmö kommun, hamnstyrelsen i Helsingborgs kommun, hamnstyrelsen i GREFAB i Göteborgs kommun, hamnstyrelsen i Sundsvalls kommun och hamnstyrelsen i Umeå kommun.

Rikspolisstyrelsen framhåller att 3 § tredje stycket till sitt innehåll är något dunkel. När ett fartyg skall flyttas och ägaren eller annan person, som representerar ägaren, eller passagerare vägrar att lämna fartyget under flyttningsmanövern, synes enligt normal rättspraxis grunden för ett tvångsvis avlägsnande av vederbörande från fartyget något tvivelaktigt. Om det kan befaras att den ombordvarande kan misstänkas försöka förhindra flyttningen eller kan komma att utsättas för risk till person av flyttningsåtgärden och av den orsaken måste föras från fartyget, torde den exekutiva myndigheten böra påkalla polishandreckning för att kunna genomföra sin uppgift. Sådan handräckningsbegäran bör dock prövas av polismyndighet, såsom sker vid all annan handräckningsframställning.

Rikspolisstyrelsen och polisstyrelsen i Helsingborgs polisdistrikt: Vid tillämpning av lagen om flyttning av fordon uppkommer ofta diskussion om vilket ansvar som åvilar polismyndigheten i de fall då ett fordon som flyttats utsätts för stöld eller åverkan. Det är angeläget att det i propositionen till fartygsflyttningsslagen slås fast att det icke av den beslutande myndigheten krävs att den vidtager mera långtgående åtgärder än vad som en normalt aktsam och sjökunnig båtägare vidtar för att skydda fartyget mot skada eller obehörigt brukande och att skäligt rådrum för ägaren att ta hand om fartyget endast kan ges om denne är känd och icke håller sig undan.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att – i likhet med vad som stadgas i 7 § lagen om flyttning av fordon – viss tid bör stipuleras inom vilken ägaren har att avhämta fartyg efter omhändertagandet, varefter myndigheten kan befrias från ansvaret att ha fartyget förtöjt eller förankrat på visst sätt. Lagförslaget måste kompletteras i detta hänseende för att myndighetens ansvar för ett omhändertaget fartyg inte skall kvarstå alltför lång tid.

Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *länspolischefen i Gävleborgs län*.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Enligt förslagets 6 § skall skäligen antagbara tredjemansintressen i övergivet fartyg beaktas. I specialmotivering till lagrummet utsägs vidare, att i dylikt fall lagens 4 och 5 §§ om flyttning av fartyg, som icke måste anses övergivet, blir tillämpliga. Detta förhållande synes lämpligen böra direkt framgå av lagtexten. – Av 5 § följer en viss vårdnadsplikt för den verkställande myndigheten intill dess fartyget kan omhändertagas av ägaren på den nya förtöjningsplatsen. Länsstyrelsen föreslår en sådan redaktionell jämkning av paragraftexten, att med ägare jämställs annan rättsinnehavare.

Länspolischefen i Gävleborgs län är tveksam om det lämpliga i att polismyndigheten skall verkställa flyttningen i de fall, då den begärts av hamninnehavare som inte är kommunal myndighet. I Gävle polisdistrikt är Norrsundets hamn inte kommunal, men länspolischefen tror att hamninnehavaren där är mer kompetent och framför allt betydligt bättre utrustad än polismyndigheten för att verkställa en flyttning. – Om polismyndigheten skall verkställa flyttning bör i 4 § stadgas skyldighet för hamninnehavaren att anvisa plats dit flyttning kan ske och de åtgärder för tillsyn och vård som erfordras enligt 5 § bör utövas av hamninnehavaren. Denne har ju visst ekonomiskt intresse i saken, enär 8 § sista stycket lägger det slutliga ekonomiska ansvaret på den som begärt flyttningen. Från denna synpunkt kan det vara lämpligast att hamninnehavaren liksom kommunala myndigheten får svara för åtgärderna enligt 5 §.

Hamnstyrelsen i Norrköpings kommun anser att 4 § bör ändras till att föreskriva att fartyget skall flyttas till lämplig och säker plats. – Hamnstyrelsen kommenterar även 6 § och anför i detta sammanhang att vid okänt ägarskap bör i första hand försäljning komma i fråga.

Även *rikspolisstyrelsen* kommenterar 6 §. För att undvika framtida skadeståndsanspråk bör anvisas en form för värderingen av fartyget. Länsstyrelsen skulle kunna få behörigheten att förordna fartygsvärderare.

Göta kanalbolag anser att bestämmelsen i 8 § att kostnad som ej uttagits av ägaren bärs av den som begärt flyttningen i vissa fall förefaller kunna bli orimlig. Tendensen att helt enkelt på något lämpligt ställe bara överge ett uttjänt fartyg och undanröja alla identifikationstecken tenderar att öka på samma sätt som skrotbilar som lämnas i någon skogsbacke. Det synes bolaget ej rimligt att den som drabbas av en dylik i och för sig olaglig åtgärd och därigenom förorsakas besvär och olägenheter, utredningsarbete o. d. även skall drabbas av kostnader för undanskaffandet, vilka för ett större fartyg kan bli ganska avsevärda.

I specialmotiveringen anges att denna bestämmelse införts efter mönster i lagen om flyttning av fordon. Bortflyttning av ett fordon till närmaste skrotningsplats torde emellertid vara en relativt billig åtgärd mot vad som kan drabba den som råkar få ett större fartyg övergivet inom sitt område. Kostnaderna torde i dylika fall närmast böra bäras av vederbörande kommun.

Länsstyrelsen i Blekinge län framhåller att det för en mindre hamn, exempelvis en fiskehamn, som begärt flyttning, kan bli en stor ekonomisk börda för dess förvaltning om ägaren till fartyg ej är känd eller denna av annan anledning inte kan bestrida kostnaderna för flyttningen. Länsstyrelsen föreslår därför att flyttningsslagen, i likhet med strandningslagen, bör ge hamnägaren retentionsrätt beträffande båtar, som flyttas enligt denna lag. I andra hand föreslås att den del av flyttningskostnaden, som inte kan uttas av fartygsägare (redare), bestrids av medel ur en särskild fond som lämpligen kan bildas genom avgiftsuttag i samband med registrering av fartyg och båtar.

Svenska hamnförbundet: Som ovan påpekats under strandningslagen saknas i hamnordningen bestämmelser om retentionsrätt för vrak. Någon retentionsrätt i båtar som flyttas enligt flyttningsslagen finns inte heller. I lagförslaget föreslås ingen dylik rätt. Det synes helt otillfredsställande att hamninnehavaren icke skall kunna hålla båten som säkerhet för sina kostnader och i sista hand försälja den. Lagen bör därför kompletteras med bestämmelser härom efter mönster från 20 § i strandningslagen.

Liknande synpunkter framförs av *hamnförvaltningen i Västerviks kommun*, *hamnchefen i Sölvesborgs kommun*, *hamndirektionen i Malmö kommun*, *hamnstyrelsen i Helsingborgs kommun*, *hamnstyrelsen i Göteborgs kommun*, *hamnstyrelsen i Sundsvalls kommun* och *hamnstyrelsen i Umeå kommun*.

Även *lantbruksnämnden i Blekinge län* ifrågasätter principerna för kostnadstäckning i samband med flyttning av fartyg. Enligt nämndens mening bör kostnaden som regel ersättas av fartygets ägare. Den del av kostnaden som icke kan tagas ut av ägaren bör emellertid bestridas av staten. Kostnadsansvaret i samband med flyttning av fartyg kan i annat fall belasta t. ex. fiskehamnsföreningar och bli en orimlig ekonomisk börda i samband med förflyttning om ägaren ej är känd eller om denne av annan orsak ej kan bestrida kostnaderna för flyttningen.

Rikspolisstyrelsen: För att 8 § sista stycket ej skall verka hämmande på

benägenheten att begära flyttning av fartyg bör lagtexten erhålla följande tillägg: "såvida det ej kan anses skäligt att kostnaden stannar å statsverket."

Prop. 1985/86: 122

6 Besvärsrätt m. m.

Svea hovrätt ställer sig tveksam till om det är berättigat att, som föreslagits, talan inte får föras mot beslut enligt flyttningslagen. En sådan lösning är mindre tilltalande från rättssäkerhetssynpunkt. Rimliga garantier mot rättsförluster bör föranleda möjlighet till omprövning i åtminstone en instans. Under alla förhållanden måste besvärsrätt tillerkännas ägare till fartyg i fråga om skyldighet att betala flyttningskostnad enligt 8 §. Sådana kostnader kan i vissa fall bli betydande.

Kammarrätten i Sundsvall: Mot polismyndighetens beslut får enligt förslaget talan inte föras. Något skäl för att införa besvärsrätt finner kammarrätten inte heller föreligga med hänsyn till att fråga är om åtgärder som är av mindre ingripande natur.

Kammarrätten i Sundsvall vill framhålla följande i anslutning till lagförslagets 12 §.

Med den föreslagna utformningen synes avsikten med bestämmelsen inte vara att bemyndiga regeringen något utöver vad som redan följer av 8 kap. 13 § i regeringsformen. Bestämmelsen framstår därför som överflödig. Om syftet är att lämna regeringen bemyndigande enligt 8 kap. 11 § regeringsformen bör bestämmelsen formuleras på annat sätt.

De remitterade lagförslagen

1 Förslag till

Lag om flyttning av fartyg i allmän hamn

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Ett fartyg i allmän hamn får flyttas enligt denna lag, om fartyget ligger på ett sådant sätt att det hindrar hamnens behöriga nyttjande eller om det varaktigt ligger på något annat sätt som strider mot gällande föreskrifter om ordningen och säkerheten i hamnen.

2 § Kommunen beslutar om flyttning av fartyg i allmän hamn inom kommunen. Ägs eller förvaltas hamnen av någon annan än kommunen, fattas beslutet efter framställning av denne.

3 § Ett beslut om flyttning får inte meddelas förrän fartygets redare har delgivits underrättelse om den planerade åtgärden och fått skäligt rådrum att inom viss tid själv flytta fartyget. Underrättelsen skall innehålla uppgift om kostnadsansvaret enligt 7 § och om möjligheterna till försäljning eller undanskaffande av fartyget enligt 10 §.

Om det av särskilda skäl är så brådskande att flytta fartyget att redaren inte hinner underrättas, får flyttningen beslutas utan att underrättelse har skett. I sådant fall skall redaren så snart som möjligt underrättas om flyttningen.

Har redaren underrättats enligt första eller andra stycket gäller underrättelsen också gentemot en ny redare.

Ägs fartyget av någon annan än redaren, gäller vad som sägs om redaren i denna paragraf även ägaren.

4 § Är den som skall underrättas enligt 3 § okänd, skall underrättelsen kungöras i Post- och Inrikes Tidningar och i de av sjöfartsverket utgivna Underrättelser för sjöfarande. Därutöver skall underrättelsen anslås på fartyget.

5 § Ett beslut om flyttning verkställs av kommunen. Om beslutet har fattats efter framställning av någon annan, får kommunen överlämna till denne att verkställa beslutet.

6 § En kommuns beslut om flyttning enligt denna lag får överklagas hos länsrätten genom besvär.

Ett beslut om flyttning får verkställas även om det har överklagats.

7 § Kostnaderna för flyttning, för förvaring av fartyget efter flyttningen och för underrättelse enligt 3 eller 4 § betalas av hamninnehavaren.

Fartygets redare är skyldig att ersätta hamninnehavaren hans kostnader, då fartyget har flyttats med stöd av denna lag. Redaren är dock inte ersättningsskyldig, om fartyget har fränhånts honom genom brott.

Ägs fartyget av någon annan än redaren, är ägaren solidariskt med redaren ansvarig för kostnaderna.

8§ I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret enligt 2 § sjölagen (1891: 35 s. 1) skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av 14 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

9§ För betalningsskyldighet som delägarna i ett partrederi ådrar sig enligt denna lag svarar de solidariskt.

10§ Fartyget får säljas till betalning av de kostnader som avses i 7 §, om de inte betalas senast tre månader efter flyttningen. Har flyttningen skett enligt 3 § andra stycket, räknas tiden från delgivningen av underrättelsen om flyttning.

Om en fråga som rör rätten att sälja fartyget prövas av domstol eller av skiljemän, får fartyget inte säljas förrän en skälig tid har förflutit efter det att tvisten har slutligt avgjorts.

Fartyget får skaffas bort i stället för att säljas, om det uppenbarligen saknar försäljningsvärde.

11§ Försäljning av ett fartyg enligt 10 § första stycket sker i den ordning som gäller för försäljning av utmätt lös egendom. Bestämmelserna i 9 kap. 4 § första stycket och 10 kap. 19 § första stycket andra meningen utskökningsbalken gäller dock inte. Bestämmelserna i 9 kap. 2 § andra stycket och 8 § första stycket utskökningsbalken gäller inte en gäldenär som är okänd.

12§ En hamninnehavare som har haft kostnader för att flytta ett fartyg har rätt att hålla kvar fartyget till dess han har fått betalt för sin fordran på ersättning för de kostnader som avses i 7 § eller, vid tvist om betalningen, till dess att säkerhet har ställts för det belopp som hamninnehavaren har krävt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s.1)

Härigenom föreskrivs att 40 § sjölagen (1891: 35 s. 1)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

40 §

Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg. Anmälan om partrederiavtal kan göras hos registermyndigheten, som har att ofördröjligen anteckna anmälningen i det register där fartyget är infört eller, om det ej är registrerat, kungöra densamma. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

¹ Lagen omtryckt 1985: 176.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet sedan rederiavtalet anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet. För dessförinnan uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet sedan rederiavtalet anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet. För dessförinnan uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag. *I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986: 000) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 9 § nämnda lag.*

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter tillämpas bestämmelserna i 41–57 §§ i den mån annat ej avtalats.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 14 § lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §²

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar,
2. mål enligt socialtjänstlagen (1980: 620), lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga, lagen (1981: 1243) om vård av missbrukare i vissa fall, utlänningslagen (1980: 376), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977: 477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 6 kap. 21 § och 21 kap. föräldrabalken,
3. mål som avses i 24 § lagen (1984: 3) om kärnteknisk verksamhet,

¹ Lagen omtryckt 1981: 1323.

² Senaste lydelse 1985: 212.

4. mål som avses i 6 § första stycket lagen (1985: 206) om viten.

4. mål som avses i 6 § första stycket lagen (1985: 206) om viten,

5. mål som avses i 6 § första stycket lagen (1986:000) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
1 Lag om flyttning av fartyg i allmän hamn	2
2 Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)	4
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 10 oktober 1985	5
1 Inledning	5
2 Allmän motivering	6
2.1 Allmänna utgångspunkter	6
2.1.1 Allmänna hamnar	6
2.1.2 Andra hamnar	7
2.1.3 Privata bryggor och liknande	8
2.1.4 Behovet av ny lagstiftning	8
2.2 Förutsättningar för rätten att flytta ett fartyg	13
2.3 Valet av handläggande myndighet	14
2.4 Underrättelse om flyttning (beslutsordning)	15
2.5 Ansvar för flyttningskostnaderna	18
2.6 Retentionsrätt och realisationsrätt	20
2.7 Överklagande av beslut	21
2.8 Följdändringar i annan lagstiftning	21
2.9 Ikraftträdande m. m.	22
3 Upprättade lagförslag	22
4 Specialmotivering till lagförslagen	22
4.1 Förslaget till lag om flyttning av fartyg i allmän hamn	22
4.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen	28
4.3 Förslaget till lag om ändring i lagen om allmänna förvaltningsdomstolar	29
5 Hemställan	29
6 Beslut	29
Utdrag ur lagrådets protokoll vid sammanträde den 26 november 1985	30
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 februari 1986	38

Bilagor

1 Sammanfattning av utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg betänkande	40
2 Utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg författningsförslag	42
3 Sammanställning av remissyttrandena över utredningens angående åtgärder mot övergivna fartyg betänkande	44
4 De remitterade lagförslagen	52