



KUSTBEVAKNINGEN



SJÖFARTSVERKET

Avdelning

Handläggare

Datum

Dnr

2005-02-24

0701-04-16596

Ert datum

Er referens

N2004/4124/TP

Lnr 6

*Exp 050228
ok*

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Rapport angående behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd

Kustbevakningen och Sjöfartsverket har genom regeringens beslut 2004-05-27 (diarienummer N2004/4124/TP) givits i uppdrag att utreda behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd.

Uppdraget redovisas i bilagda rapport.

Marie Hafström
Marie Hafström
Generaldirektör

Johan Franson
Johan Franson
Sjösäkerhetsdirektör

*Kopra:
✓ stf ci
✓ samhäl öir
✓ Cif*

POSTADRESS

BESÖKSADRESS

TELEFON

TELEFAX

E-POST

Box 536
371 23 KARLSKRONA

Stumholmen

0455-353400

0455-10521

registrator@kustbevakningen.se

2005-02-28

SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

Rapport avseende behovet av förändringar i fråga om mottagandet av fartyg i nöd

1. Uppdraget

Regeringen har genom beslut 2004-05-27 (N2004/4124/TP (delvis)) givit Kustbevakningen och Sjöfartsverket i uppdrag att mot bakgrund av viss EG-lagstiftning utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras. I uppdraget ingår särskilt att belysa om det finns anledning att ändra den nuvarande gränsdragningen mellan statlig och kommunal räddningstjänst. Om Kustbevakningen och Sjöfartsverket skulle se att förbättringar kan göras i fråga om andra åtgärder, som vidtas mot förorening från fartyg inom ramen för lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall även sådana förslag lämnas. Förslag till författningsändringar som myndigheterna anser nödvändiga för önskad effektivisering skall redovisas. I uppdraget ingår också att analysera konsekvenserna av de föreslagna ändringarna och därvid särskilt beakta de ekonomiska följderna för stat och kommun.

2. Historik – något om utvecklingen av statlig räddningstjänst och förhållandet mellan statlig och kommunal räddningstjänst

Förhållandet mellan kommunal och statlig räddningstjänst har utretts och reglerats flera gånger i modern tid. Räddningstjänstutredningens betänkande (SOU 1971:50) Räddningstjänst föregick brandlagen (1974:80). En ny utredning ledde till två nya betänkanden, Samhällets räddningstjänst (SOU 1981:82) och Effektiv räddningstjänst (SOU 1983:77), som ledde till räddningstjänstlagen (1986:1102). Efter den senaste utredningens betänkande Reformerad räddningstjänstlagstiftning (SOU 2002: 10) gäller numera lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Förhållandet mellan kommunernas och, då mera Generaltullstyrelsens, numera Kustbevakningens ansvarsområden för oljebekämpning definierades

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

redan i brandlagen så att kommunernas ansvar omfattade hamnområden och ett område 300 meter utanför platser, där olja lastades eller lossades. Någon motsvarande gräns för räddning av liv till sjöss, dvs en definition av kommunernas och Sjöfartsverkets ansvarsområden, angavs inte eftersom sjöräddningen inte berördes i brandlagen.

I betänkandet Effektiv räddningstjänst lyftes även behovet av en fördelning av Sjöfartsverkets och kommunernas ansvar för räddning av liv fram. Utredningen förutsatte att kommunerna hade erforderliga resurser för och ledningskapacitet för sjöräddning. Man ansåg att om en olycka inträffat i ett hamnområde var kommunen bäst lämpad att hantera insatsen.

Det bör emellertid noteras vad som gäller för efterforskning av saknade personer i ett hamnområde. Efterforskningen leds där av polisen medan räddningsinsatserna leds och utförs av kommunala resurser. Oavsett hur väl samarbetet fungerar finns alltid utrymme för missförstånd och förseningar när larm- och ledningsvägar är splittrade.

Det bör också noteras att i de stora kommunala hamnarna kunde och kan man ha tillräckliga resurser för sjöräddning, men Sjöfartsverket har på begäran av ett antal mindre hamnar placerat båtar lämpliga för sjöräddning på begäran av respektive kommun.

De definierade gränserna för ansvarsområden för sjöräddning var enligt Sjöfartsverkets och Kustbevakningens uppfattning mindre lämpliga och ledde i vissa fall till att livräddande insatser inte blev effektiva. Under arbetet med utredningen, som ledde till lagen om skydd mot olyckor, och i remissvaren hävdade både Kustbevakningen och Sjöfartsverket att ansvaret för en inledd räddningsinsats borde ligga kvar ända till dess att den behörige räddningsledaren beslutat avsluta insatsen, även om den geografiska gränsen mellan statligt och kommunalt räddningstjänstansvar därvid måste passeras. Så blev emellertid inte fallet.

3. Internationella regler

3.1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (övervakningsdirektivet)

Direktivet trädde ikraft den 5 augusti 2003 och skulle vara genomfört i medlemsländernas nationella lagstiftning den 5 februari 2004.

I Sverige har direktivet genomförts genom ändring av fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), lagen (1980:424) om

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2003:5) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning och Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:8) om anmälningsplikt, informationsskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall. Det är i Sjöfartsverkets föreskrifter som huvuddelen av direktivets materiella bestämmelser återfinns.

Genom direktivet upphävs – som framgår av rubriken – direktiv 93/75/EEG. Detta direktiv behandlade endast rapporteringsskyldighet för fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods. Innehållsmässigt återfinns dessa regler nu i bearbetad form i det nya direktivets avdelning II, artiklarna 12-15.

Syftet med direktivet är att ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik skall finnas upprättat inom gemenskapen för att öka säkerheten och förbättra möjligheterna att på ett effektivt sätt kunna göra insatser vid tillbud och olyckor och även att förhindra och upptäcka föroreningar från fartyg.

Direktivets huvudsakliga materiella innehåll kan sammanfattas i följande punkter.

- Direktivet gäller för fartyg med en bruttodräktighet om minst 300, vissa typer av fartyg dock undantagna.
- Krav på förhandsanmälan 24 timmar innan ett fartyg anlöper en hamn. Anmälan innehåll framgår av bilaga till direktivet. För fartyg som transporterar farligt gods finns – som ovan sagts – särskilt föreskrivet vad som skall redovisas.
- Fartygen skall vara utrustade med AIS (automatiska identifieringssystem) som alltid skall vara i drift om det inte i internationella avtal föreskrivs att uppgifter om framförandet skall vara skyddade. De skall även vara utrustade med ett färdskrivarsystem (VDR) som uppfyller IMO:s krav.
- För trafikövervakningen och fartygsrapporteringen skall det finnas landbaserade anläggningar som kan bearbeta AIS-information etc.
- Sjöolyckor skall utredas enligt de riktlinjer som framgår av IMO:s kod om utredning av olyckor och tillbud till sjöss.
- Information från fartyg som transporterar farligt gods skall – om möjligt – överföras elektroniskt och för bl.a. detta ändamål har inom gemenskapen databasen SafeSeaNet skapats. Medlemsländerna skall se till att de nationella system som används för att hantera uppgifterna är kompatibla.
- S.k. riskfartyg skall övervakas och information om sådana fartyg skall överföras mellan medlemsländer som ligger längs ett sådant fartygs planerade rutt.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

- Befälhavaren är skyldig att rapportera tillbud och olyckor till sjöss och medlemsländerna skall genom sina landbaserade centraler vidarebefordra denna information inom de berörda områdena.
- Åtgärder som skall vidtas av ansvariga myndigheter respektive befälhavare i händelse av ytterst ogynnsamma väderförhållanden.
- Medlemsländerna är skyldiga att bereda fartyg i nöd en s.k. skyddad plats (denna punkt redovisas närmare nedan under punkt 3.1.1). Även här är det IMO:s riktlinjer som skall följas.

3.1.1 Skyddade platser

Skyddade platser (places of refuge) regleras i artikel 20 i direktivet. Artikel 20 föreskriver att medlemsländerna är skyldiga att, inom sina respektive jurisdiktionsområden och med beaktande av IMO:s riktlinjer, upprätta planer för hur ett fartyg i nöd skall kunna tas emot. Dessa planer skall innehålla nödvändiga arrangemang och förfaranden och även ta hänsyn till drifts- och miljörelaterade begränsningar, så att ett fartyg i nöd omedelbart kan föras till en skyddad plats.

Planerna för att ta emot fartyg i nöd skall hållas tillgängliga på begäran.

I direktivets ingress nämns även frågan om ersättning för de kostnader som t.ex. en hamn som tar emot ett nödställt fartyg kan drabbas av och om kompensation för eventuella skador i samband därmed. I konsekvens med detta föreskrivs i artikel 26 att kommissionen skall undersöka lämpligheten av gemenskapsåtgärder som gör det lättare att få ersättning och kompensation i detta sammanhang och även vilka skäliga krav som skall kunna ställas på att ett fartyg har en fullgod försäkring eller att annan ekonomisk säkerhet är ställd. Denna fråga har hittills inte annat än perifert berörts vid de möten där skyddade platser har diskuterats.

Frågan om hur dessa planer i praktiken skall se ut har däremot varit föremål för diskussioner på ett antal möten organiserade av kommissionen och den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA). Kommissionen har helst velat se att medlemsländerna pekar ut ett antal namngivna platser längs sina respektive kuster som man utser till skyddade platser. Sverige och ytterligare ett antal länder, däribland Storbritannien, har hävdats att valet av en skyddad plats bäst avgörs i det enskilda fallet efter det att hänsyn tagits till samtliga rådande omständigheter (t.ex., fartygets storlek, last och rådande väderförhållanden) och att kommissionens uppfattning därför är mindre ändamålsenlig.

De riktlinjer av IMO som det refereras till i artikel 20 har nu antagits och återfinns i resolution A.949 (23) (Guidelines on Places of refuge for ships in need of assistance) och resolution A.950 (23) (Guidelines on Maritime Assistance Services (MAS)).

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

Dessa riktlinjer skall följas av medlemsländerna och utgör redan idag en viktig del i det upplägg för omhändertagandet av fartyg i nöd som tillämpas inom det svenska jurisdiktionsområdet.

Den svenska lagstiftning som i dagsläget reglerar frågan om att kunna anvisa en skyddad plats för ett fartyg i nöd är lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Regeringen konstaterade i sin proposition 2003/04:88 Övervakning av sjötrafiken m.m. beträffande artikel 20 att någon lagändring inte var nödvändig. Dock angavs att man avsåg att se över frågan för att eventuellt kunna förbättra möjligheterna till ett effektivt mottagande av fartyg i nöd.

Sjöfartsverket har efter samråd med Kustbevakningen i skrivelse 2003-04-28 till Näringsdepartementet föreslagit vissa ändringar i den berörda lagstiftningen för att tydliggöra ansvarsområdet för berörda aktörer inom den statliga respektive kommunala räddningstjänsten när ett fartyg i nöd skall beredas en skyddad plats. Myndigheterna ser fortfarande dessa ändringar i gällande lagstiftning som betydelsefulla för att åstadkomma en effektivisering av samhällets räddningstjänst genom en justering, i dessa speciella situationer, av gränsdragningen mellan den statliga och kommunala räddningstjänsten.

3.2 Den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konventioner mm

3.2.1 SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS) är det grundläggande internationella regelverket avseende säkerheten till sjöss. SOLAS innehåller en uppsjö av föreskrifter, som stater vilka anslutit sig till SOLAS förbundit sig att införa i sin nationella lagstiftning. SOLAS innehåller således föreskrifter om t ex brandutrustning, vattentät indelning av fartyg, radioutrustning och säkerhetsorganisation ombord.

Kapitel V i SOLAS innehåller föreskrifter av intresse i detta sammanhang. Enligt regel 19.2.4 krävs att fartyg skall vara utrustade med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) om de har en bruttodräktighet om 300 eller mer och går i internationell trafik, en bruttodräktighet om 500 eller mer och inte går i internationell trafik eller är passagerarfartyg oavsett storlek. Utrustningskravet gäller för passagerartrafik och fartyg i internationell trafik i och med utgången av år 2004 samt fartyg i nationell trafik om de är byggda efter den 1 juli 2002. För övriga fartyg, som inte går i internationell trafik gäller kravet senast den 1 juli 2008.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

Övervakningsdirektivet innehåller, som tidigare nämnts, i artikel 6 och bilaga II.1 krav på fartyg, som anlöper en hamn i en medlemsstat, att vara utrustade med AIS. Infasningstiderna avviker något från dem beslutade av IMO.

SOLAS kapitel V regel 20 föreskriver att fartyg, sysselsatta i internationell trafik, skall vara utrustade med färdskrivarsystem (VDR). Kravet på VDR gäller passagerarfartyg och roropassagerarfartyg, även existerande, och andra fartyg än passagerarfartyg byggda efter den 1 juli 2002. Skälet till att man avstått från att inbegripa även äldre lastfartyg är att utrustningen är svår att installera i äldre fartyg.

Övervakningsdirektivet ställer, som nämnts, också krav på VDR. Kravet gäller fartyg, som anlöper en hamn i en medlemsstat. Infasningen är marginellt en annan än IMOs krav.

IMOs krav och övervakningsdirektivet har i Sverige satts i kraft genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2003:5) om navigations säkerhet och navigationsutrustning.

AIS på ett fartyg är en viktig utrustning för att kontrollera var ett fartyg befinner sig i en nödsituation. VDR är en utrustning, som om den finns ombord, kan ge en förklaring till varför ett fartyg hamnade i nöd.

För fullständighetens skull skall också sägas att SOLAS-konventionen och den internationella sjöräddningskonventionen ställer krav på stater att ha sjöräddningstjänst utanför sina kuster.

3.2.2 MARPOL 73/78

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, related thereto (MARPOL 73/78) är den grundläggande IMO-konventionen rörande förorening från fartyg. Konventionen har sex annex, som berör förorening från olja, flytande kemikalier i bulk, förpackat farligt gods, toalettavfall, avfall och utsläpp till luft; det sistnämnda annexet träder i kraft i maj 2005.

Konventionen innehåller förutom föreskrifter om vad man får släppa ut från ett fartyg till havet och till luften ett stort antal föreskrifter om fartygs tekniska konstruktion, stabilitet och utrustning, främst när det är fråga om olje- och kemikalietankfartyg. I MARPOL 73/78 finns således t ex de inom IMO beslutade föreskrifterna om utfasning av oljetankfartyg med enkel-skrov, de utfasningsregler, som i två omgångar ändrades efter tankfartygen Erikas och Prestiges förlisningar.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

EU föregrep IMOs ändring av MARPOL 73/78 om utfasning av enkel-skrovs oljetankfartyg genom EG-förordningen 417/2002, ändrad genom 1726/2003 och 2172/2004. De materiella bestämmelserna beträffande utfasningen är dock desamma som i MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78 och den nämnda EG-förordningen är omhändertagna i svensk rätt genom kompletterande bestämmelser i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och författningar beslutade med stöd av den.

MARPOL 73/78 innehåller de grundläggande bestämmelserna för att förhindra förorening från fartyg. Konventionen och EG-förordningen innehåller däremot inte operativa föreskrifter, som har direkt betydelse för hanteringen av fartyg, som skall föras eller tas till en skyddad plats.

3.2.3 OPRC

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC) är en konvention, som reglerar samarbetet mellan stater vid olje- och kemikalieförorening från fartyg, rapportering av utsläpp, skyldighet att ställa krav på fartyg att ha planer för hantering av utsläpp m m.

Konventionen lägger grunden för staters samarbete vid stora föroreningsolyckor och har därmed en indirekt betydelse för förandet av fartyg till en skyddad plats.

3.2.4 IMO-resolutionerna A.949 och 950

Frågan om skyddade platser (places of refuge) började intensivt diskuteras internationellt efter tankfartyget Prestiges förlisning utanför den spanska Atlankusten. När fartyget börjat brytas sönder beordrade de spanska myndigheterna att fartyget skulle bogseras ut till havs i stället för att försöka ta henne närmare land till en skyddad plats. Fartygets befälhavare begärde att få gå till en skyddad plats men nekades detta.

Det spanska beslutet har i efterhand med rätta ifrågasatts. När fartyget slutligen bröts sönder, drabbades en längre kuststräcka av förorening på grund av att fartyget låg långt ute till havs och oljan därmed kunde sprida sig då den drev mot kusten. Detta ledde till att en diskussion togs upp i IMO om skyddade platser och kuststaternas eventuella skyldigheter när ett fartyg begärde att få gå till en sådan.

Frågan diskuterades inom IMO och resultatet av diskussionen blev resolutionen A.949. Resolutionen är inte bindande för IMOs medlemsstater utan den innehåller riktlinjer. Riktlinjerna riktar sig till dels befälhavare på och

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

bärgare av fartyg, som har behov av att komma till en skyddad plats, dels kuststater. Riktlinjerna är allmänna. De är med nödvändighet allmänna eftersom situationer, då fartyg behöver komma till en skyddad plats, skiljer sig åt från fall till fall; kusternas geografi, de hydrografiska förhållandena och de klimatiska förhållandena skiljer sig från fall till fall och kuststaternas sätt att arbeta skiljer sig från stat till stat. Riktlinjerna ger dock en god vägledning hur, främst, kuststaterna skall värdera en nödsituation när ett fartyg behöver komma till en skyddad plats.

Det bör särskilt nämnas att frågan om finansiell säkerhet för kuststater, som bereder ett fartyg en skyddad plats, inte lösts genom riktlinjerna men att den frågan fortsättningsvis kommer att beredas inom IMO.

Förutom den nu nämnda resolutionen har resolution A.950 också beslutats av IMO. Den berör sk Maritime Assistance Service (MAS). Även denna resolution innehåller riktlinjer. I resolutionen beskrivs hur en kuststat bör bygga upp en kommunikationscentral för att bistå ett fartyg i nöd, som vill komma till en skyddad plats. MAS skall inte förväxlas med en sjöräddningscentral avsedd att leda sjöräddning av liv. Riktlinjerna är tämligen allmänna till sin natur.

I övervakningsdirektivet artikel 20 föreskrivs att EUs medlemsstater skall följa de relevanta riktlinjer, som utarbetats av IMO för att kunna bistå fartyg, som behöver komma till en skyddad plats.

I Sverige finns rutiner för att kunna bistå ett fartyg, så att detta får anvisning om var en skyddad plats finns, som kan användas av det aktuella fartyget. Sjärräddningscentralen i Göteborg har utsetts till att vara ett svenskt MAS. MAS-funktionen kan sättas igång så snart man säkerställt att räddning av liv avslutats eller konstaterat att livräddning inte behöver genomföras.

4. Svensk lagstiftning

4.1 Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

De bestämmelser i övervakningsdirektivet som ställer krav på medlemsstaterna att ett fartyg i nöd skall kunna gå eller föras till en skyddad plats är enligt svensk lag närmast frågor om räddningstjänst. Bestämmelserna om räddningstjänst är fr.o.m. den 1 januari 2004 samlade i lagen (2003:778) samt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Ansvaret för räddningstjänsten är enligt lagen och förordningen uppdelat mellan kommunerna och staten. Den nya lagen innebar inte någon förändring i fråga om ansvarsfördelningen mellan stat och kommun i förhållande till räddningstjänstlagen (1986:1102).

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

Lagen syftar enligt 1 kap. 1 § till att i hela landet bereda bl.a. människors liv och miljön ett likvärdigt skydd mot olyckor. Genom den nya lagen sker en tydlig satsning på att skapa en bättre förmåga i samhället att förebygga och hantera situationer som kan leda till räddningsinsatser.

Med räddningstjänst avses (1 kap. 2 §) de räddningsinsatser som staten eller kommunerna skall ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. Till räddningstjänst hänförs också räddningsinsatser som görs enligt 4 kap. 1-4 §§ utan att det har inträffat någon olycka eller föreligger överhängande fara för en olycka. Skyldighet att ansvara för en räddningsinsats föreligger dock endast om vissa rekvisit uppfylls (1 kap. 2 § sista st.), nämligen om det med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt är motiverat att staten eller kommunen svarar för insatsen.

Räddningstjänsten skall enligt 1 kap. 3 § planeras och organiseras så att räddningsinsatserna kan påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt. I 1 kap. 6 § markeras att kommunerna och de statliga myndigheter som ansvarar för räddningstjänst skall samordna verksamheten samt samarbeta med varandra och med andra som berörs.

De regler i lagen om skydd mot olyckor som närmast kommer i fråga då ett fartyg i nöd, på sätt som förutsätts i övervakningsdirektivet, behöver föras till en skyddad plats rör två verksamhetsområden som enligt 4 kap. ingår i statens skyldigheter, nämligen sjöräddningstjänst (3 §) och miljöräddningstjänst till sjöss (5 §). Sjøräddningstjänsten tar sikte på att efterforska och rädda människor som är eller kan befaras vara i sjönöd. Miljöräddningstjänsten till sjöss har som ändamål att värna såväl den marina miljön som vissa delar av sötvattensmiljön när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta.

Statens ansvar för dessa uppgifter gäller, såvitt nu är i fråga, inom Sveriges sjöterritorium utom i vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väner, Vättern och Mälaren. Av 3 kap. 7 § lagen om skydd mot olyckor framgår motsättningsvis att kommunerna i stället har ansvaret även för sjö- och miljöräddningstjänsten inom dessa delar av sjöterritoriet.

Ledning

Vid varje räddningsinsats anger lagen om skydd mot olyckor att det skall finnas en räddningsledare (enligt 3 kap. 16 § såvitt avser kommunernas räddningstjänst och enligt 4 kap. 9 § såvitt avser den statliga räddningstjänsten). I fråga om omfattande räddningsinsatser får regeringen med stöd av 4 kap. 10 § föreskriva eller i ett särskilt fall besluta att en länsstyrelse eller annan statlig myndighet ta över ansvaret för räddningstjänsten i en eller

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

flera kommuner. Om en sådan myndighet har tagit över ansvaret utses räddningsledaren av denna myndighet.

Ingrepp i annans rätt

Lagen innehåller, liksom tidigare räddningstjänstlagen, bl.a. regler om befogenhet för räddningsledaren att göra ingrepp i annans rätt (6 kap. 2 §). Bestämmelserna är ett uttryck för den tämligen långtgående myndighetsutövning som räddningsledaren givits rätt till, om så behövs även tvångsvis.

Om fara för liv, hälsa eller egendom eller för skada i miljön inte lämpligen kan hindras på något annat sätt, får räddningsledaren vid en räddningsinsats bereda sig och medverkande personal tillträde till annans fastighet, avspärra eller utrymma områden, använda, föra bort eller förstöra egendom samt göra andra ingrepp i annans rätt, i den mån ingreppet är försvarligt med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som vållas genom ingreppet och omständigheterna i övrigt. Om länsstyrelsen eller annan statlig myndighet enligt 4 kap. 10 § första stycket har tagit över ansvaret för den kommunala räddningstjänsten, får ingrepp göras av den myndigheten.

I 6 kap 2 § sista stycket anges att förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg får meddelas med stöd av denna paragraf bara om Sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas.

Ersättning

Lagen om skydd mot olyckor innehåller också bestämmelser om ersättning, bl.a. från staten till kommunerna. Om en kommun har medverkat i statlig räddningstjänst har kommunen rätt till skälig ersättning av staten (7 kap. 1 § 2 st.). När utflöde i vatten av olja eller andra skadliga ämnen föranleder insatser i kommunal räddningstjänst, har kommunen enligt 7 kap. 2 § rätt till ersättning av staten för den del av räddningstjänstkostnaderna som överstiger ett av regeringen fastställt belopp, om utflödet har inträffat utanför Sveriges sjöterritorium eller inom en del av sjöterritoriet där räddningsinsatser skall göras enligt 4 kap. 5 § (dvs. av staten inom ramen för miljöräddningstjänsten till sjöss) eller inom Göta älv, Trollhätte kanal eller Södertälje kanal. Om en kommun har haft kostnader för sanering med anledning av sådant utflöde har kommunen rätt till ersättning av staten för den del av saneringskostnaderna som överstiger ett av regeringen fastställt belopp.

Som framgår nedan finns det i sjölagens 10 kap. bestämmelser om ersättning från skadevällaren i samband med utsläpp av olja.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

4.1.1 Kommunal räddningstjänst

Varje kommun skall ansvara för räddningstjänst inom kommunen, om inte annat följer av 4 kap. 1 – 6 §§ lagen om skydd mot olyckor. I dessa paragrafer anges vilken räddningstjänst som staten har ansvaret för.

Kommunen skall ha ett handlingsprogram för räddningstjänst (4 kap. 8 §). I programmet skall anges målet för kommunens verksamhet samt de risker för olyckor som finns i kommunen som kan leda till räddningsinsatser. I programmet skall också anges vilken förmåga kommunen har och avser att skaffa sig för att göra sådana insatser. Som en del av förmågan skall anges vilka resurser kommunen har och avser att skaffa sig. Handlingsprogrammet skall antas av kommunfullmäktige (eller i ett kommunalförbunds beslutande församling) för varje ny mandatperiod.

Innan det kommunala handlingsprogrammet antas skall samråd ha skett med de myndigheter som har ett väsentligt intresse i saken. I frågor som kan beröra omhändertagande av fartyg i nöd skall därmed samråd ske med Sjöfartsverket och Kustbevakningen innan programmet antas.

4.1.2 Sjöräddningstjänst

Sveriges ansvar för sjöräddning grundas på de två IMO-konventionerna SOLAS och IMO-SAR (sjöräddningskonventionen).

I 4 kap 3 § lagen om skydd mot olyckor anges att den myndighet, som regeringen bestämmer, skall ansvara för efterforskning och räddning av människor som är eller kan befars vara i sjönöd inom Sveriges sjöterritorium och Sveriges ekonomiska zon med undantag av vattendrag, kanaler och hamnar och andra insjöar än Vätern, Vättern och Mälaren.

Enligt 4 kap 8 § förordningen om skydd mot olyckor ansvarar Sjöfartsverket för sjöräddningstjänsten. För sjöräddningstjänsten skall det enligt 4 kap 9 § finnas en räddningscentral. Enligt 4 kap 10 § skall verket också upprätta ett program för sjöräddningstjänsten. Detta skall bl a innehålla om verkets förmåga att göra räddningsinsatser samt uppgifter om samverkan.

Ansvaret är definierat till att omfatta alla nödvändiga åtgärder när en enskild människa är eller kan befars vara i nöd till sjöss. Åtgärder som ingår i ansvaret är nödpassning och larmmottagning på internationella nödkanaler och nödsystem, inrättande och drift av lednings- och koordineringscentraler, samordning av erforderliga nationella och internationella resurser för insatser samt akuta läkarråd, första hjälpen och evakuering av sjuka och skadade.

För att genomföra verksamheten krävs en omfattande planering med resurs-hållare och dem som kan behöva hjälp från sjöräddningstjänsten. Samarbete

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

med yrkessjöfarten regleras i särskilda anvisningar från IMO där särskild vikt läggs på passagerarfartyg.

Ledningen av all operativ verksamhet sker från sjöräddningscentralen (MRCC) i Göteborg som är samlokaliserad med Luftfartsverkets flygräddningscentral (ARCC), Kustbevakningens regionala ledningscentral (KRLV) samt Försvarsmaktens sjöinformationscentral för Västkusten.

MRCC och de övriga ledningsfunktionerna förfogar över kommunikations- och informationssystem som ger dem möjlighet att leda verksamhet inom hela sitt ansvarsområde dvs. från stranden ut till avtalade gränser med våra grannländer. I ansvarsområdet ingår även Vänern, Vättern och Mälaren.

Den personal som leder verksamheten vid MRCC är väl utbildad för sin uppgift. De har alla en bakgrund som befäl i handelsflottan eller försvarsmakten.

För lokal ledning finns särskilt utbildade sk. On Scene Co-ordinators med uppgift att leda resurser i insatsområdet och samverka lokalt med andra räddningstjänster exempelvis kommunal räddningstjänst.

Sedan början av 1990-talet har Sjöfartverket tillsammans med Kustbevakningen avtal med ett antal kommunala räddningstjänster som skall tillhandahålla insatsstyrkor sk. RITS-styrkor för insatser vid olyckor på framförallt passagerarfartyg eller fartyg med farlig last. Verksamheten med RITS-styrkor har lett till ett långtgående samarbete bl.a. på utbildnings- och övningsområdet mellan de statliga myndigheterna och berörda kommuner.

För insatser används en mångfald statliga, kommunala och frivilliga resurser. Tillgången på fartyg och båtar är mycket god framför allt genom sjöräddningssällskapets stationer. Besparingar inom Försvarsmakten har medfört att Sjöfartverket blivit tvungat att etablera egna räddningshelikopterbaserna via avtal med ett privat företag.

Vid alla tillbud och incidenter till sjöss informeras både MRCC och Kustbevakningen så att de kan utföra en bedömning om eventuella insatser skall betraktas som räddningstjänst. Om insatsen inte fyller kriterierna för räddningstjänst överlämnas ansvaret till Sjöfartsinspektionen.

4.1.3 Miljöräddningstjänst till sjöss

Kustbevakningen ansvarar enligt 4 kap 5 § lagen om skydd mot olyckor jämförd med 4 kap 12 § förordningen om skydd mot olyckor för miljöräddningstjänst till sjöss när olja eller andra skadliga ämnen kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta. Det geografiska ansvaret omfattar Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Undantaget

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
Sjöv 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

är vattendrag, kanaler, hamnar eller andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren.

För miljöräddningstjänsten skall det enligt 4 kap 13 § förordningen om skydd mot olyckor finnas en eller flera ledningscentraler samt, enligt 4 kap 14 § ett program som skall innehålla uppgifter bl.a. om myndighetens förmåga att göra räddningsinsatser samt uppgifter om samverkan.

Kustbevakningen får enligt 9 kap 1 § förordningen om skydd mot olyckor begära bistånd från och lämna bistånd till utländska myndigheter i enlighet med de överenskommelser Sverige har med omgivande länder samt enligt konventionen av den 30 november 1990 om beredskap för, insatser vid och samarbete vid förorening genom olja (OPRC-konventionen) samt dess tilläggsprotokoll (HNS-Protocol) om skadliga och giftiga ämnen när detta är i kraft i förhållande till Sverige.

Kustbevakningen genomför årligen cirka 50 miljöräddningsinsatser med en tidsutdräkt från några timmar till flera dygn.

Kustbevakningen har 14 fartyg som är utrustade för miljöskyddsoperationer. Härutöver finns ett antal båtar som är utrustade för insatser i skärgårdsområden och för strandnära verksamhet. Förutom den materiel som finns ombord på miljöskyddsfartygen finns fem miljöskyddförråd med utrustning för att kunna bekämpa större utsläpp.

En oljeskyddsoperation kräver oftast tillgång till flygspaning. Kustbevakningen har tre specialutrustade flygplan för miljöövervakning och för spaningsverksamhet vid operationer. För övervakning av stora havsytor bedrivs också spaning med stöd av satelliter. För att kunna prognostisera driften på ett utsläpp finns ett särskilt datorprogram liksom det finns ett IT-baserat system för ledning och dokumentation av verksamheten.

Kustbevakningen har ett 70-tal räddningsdykare, utbildade och utrustade för insatser under vattnet, i kemmiljöer och för brandsläckning till sjöss.

På den centrala ledningen finns ständigt en tjänsteman i beredskap. Uppgiften är bl.a. att svara för internationell och nationell samverkan och att besluta om omfördelning av resurser inom landet.

Den operativa ledningen utövas från den regionala ledningscentral som har ansvar för aktuellt område. Ledningscentralerna (fyra stycken) är ständigt bemannade och för respektive Kustbevakningsregion finns en jourhavande räddningsledare, redo att fatta erforderliga beslut att sätta igång och att leda en operation, samt att samverka med MRCC, polisen, Sjöfartsinspektionen och berörda länsstyrelser och kommuner. Vid större operationer etableras en kontinuerlig stabsverksamhet där även personal från samverkansorganen kan ingå.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

Kustbevakningen har en omfattande internationell samverkan med Östersjö- och Nordsjöländerna samt med länder inom EU i syfte att säkerställa ett rationellt utnyttjande av de resurser som länderna förfogar över.

4.2 Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Lagen om åtgärder mot fartyg (VFL) är den lag varigenom MARPOL 73/78 satts i kraft i Sverige. Den kompletteras av förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (VFF). Lagstiftningen innehåller förutom rent MARPOL-baserade föreskrifter om förbud mot utsläpp av förorenande ämnen från fartyg och tekniska bestämmelser om fartygs stabilitet i vissa fall och fartygs utrustning även svenska, nationella bestämmelser. Således finns numera i lagen föreskrifter om vattenföroreningsavgift och om förundersökning vid misstanke om brott mot föreskrifter om utsläpp av föroreningar från fartyg.

VFL innehåller också föreskrifter om särskilda åtgärder mot förorening från fartyg. Dessa finns i 7 kap VFL. Den i detta sammanhang viktigaste föreskriften finns i 7 kap 5§. I den föreskrivs att om olja eller något annat skadligt ämne släpps ut från ett fartyg eller kan det skäligen befaras att så kommer att ske och finns det grundad anledning att anta att svenskt sjöterritorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt på grund av detta kan skadas i avsevärd mån, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga eller begränsa förorening. Därefter ges i paragrafen ett antal exempel på vad beslut om förbud och föreläggande kan innehålla. Bland dessa exempel finns föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift och föreläggande att läktra olja eller annat skadligt ämne.

Regeringen har i 7 kap 3§ VFF föreskrivit att beslut enligt 7 kap 5§ VFL får fattas av Kustbevakningen om Sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas med hänsyn till att det behövs snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa föroreningar. Ett sådant beslut skall dock enligt 9 kap 1§ VFL genast underställas Sjöfartsverket.

Beslut inom Sjöfartsverket enligt 7 kap 5§ VFL eller beslut av Kustbevakningen om förbud eller förelägganden enligt samma lagrum skall underställas chefen för Sjöfartsinspektionen. Detta framgår av 8 kap 1-2§§ VFF. Skälen till att denna beslutsordning föreskrivits är att beslut enligt 7 kap 5 § VFL kan vara tekniskt ingripande och förenade med stora ekonomiska konsekvenser för fartygets redare och även andra intressenter. Kravet på underställelse av beslut liknar det krav på underställelse av beslut om att förbjuda ett fartygs resa enligt föreskrifter i fartygssäkerhetslagen (2003:364), sk. nyttjandeförbud.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

I 7 kap 9§ VFL föreskrivs dessutom att om någon inom en i beslutet enligt 7 kap 5§ förelagd tid underlåter att vidta åtgärd som åligger honom enligt beslutet eller han inte kan underrättas om beslutet utan att sådant dröjsmål, som äventyrar syftet med beslutet, uppstår får Sjöfartsverket låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Samma sak gäller även i andra fall när ett beslut meddelats, om omedelbar åtgärd krävs men inte kan väntas bli vidtagen av den som avses med beslutet.

7 kap 5§ VFL är en mycket vid bestämmelse. Den uppräkningslista av åtgärder, som finns i 7 kap 5§ är endast exemplifierande. Bestämmelsen kan användas för beslut riktade mot fartyg, som har mindre tekniska eller operativa problem, som kan leda till ett utsläpp, t ex brister i oljesepareringsutrustningen. Den kan också användas vid allvarliga sjöolyckor, som resulterar i oljeutsläpp eller som kan befaras komma att leda till oljeutsläpp.

Sjöfartsverket har med stöd av bestämmelsen förutom beslut vid just mindre allvarliga brister i fartyg, även fattat beslut om att fartyg skall bärgas efter en grundstötning och efter det att fartyg har sjunkit. I vissa fall har verket, eftersom beslutet inte åtlyfts, genomfört åtgärden på fartygsägarens bekostnad. Exempel på sådana ärenden är bärgningen av rorofartyget Feederchief som strandade på Huvudskär i slutet av 80-talet och bärgningen av ett mycket stort fiskefartyg, som under bogsering kommit loss och strandat på den skånska sydkusten.

Följderna av beslut efter allvarliga sjöolyckor, som hotar att leda till förorening från fartyg, är ofta att bärgningsåtgärder måste vidtas med fartyget. Detta innebär att utrustning och andra fartyg ofta måste mobiliseras och att tekniskt krävande arbete med att reparera skrovsador på haveristen, att läktra haveristen, dvs ta bort olja eller andra ämnen eller last från fartyget. Detta kan vara tidsödande och förenat med vissa risker.

När ett fartyg bärgats har man vanligtvis endast säkerställt att den omedelbara faran för det undanröjts. De åtgärder man vidtagit är normalt sett bara temporära. När de vidtagits måste fartyget vanligen tas till varv för att reparationsarbetena skall kunna avslutas eller skall fartyget gå till skrot.

I Sverige finns idag endast ett varv, som kan genomföra omfattande reparationer av stora fartyg. Skrotning av fartyg förekommer – om alls – endast i liten omfattning i Sverige. Detta leder till att ett bärgat fartyg, ett fartyg som varit föremål för omfattande åtgärder efter ett beslut enligt 7 kap 5§ VFL i stort sett undantagslöst måste tas till en skyddad plats. En skyddad plats i sådant sammanhang är oftast en hamn eftersom man behöver ha tillgång till en kaj, materiel och kanske kranar eller annan utrustning.

Åtgärder, som vidtas med stöd av 7 kap 5§ VFL är formellt inte räddningstjänst. I 6 kap 2§ tredje stycket lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

som reglerar ingrepp i annans rätt, sägs att förbud eller föreläggande som avses i 7 kap 5§ VFL får meddelas med stöd av 6 kap 2§ den nämnda lagen bara om Sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas.

Även om åtgärder, som vidtas med stöd av beslut enligt 7 kap 5§ VFL inte är räddningstjänst, är den faktiska situationen emellertid densamma som om fartyget varit föremål för räddningstjänståtgärder. Man behöver på en skyddad plats vidta åtgärder med fartyget för att hindra förorening från fartyget. Skillnaderna mellan åtgärder enligt lagen om skydd mot olyckor och åtgärder enligt VFL är inte reella utan skillnaden är formellt lagteknisk; åtgärderna regleras av olika lagstiftning med bl a skilda möjligheter att genomdriva åtgärderna med eller utan tvång.

Lagen innehåller också (8 kap.) regler som ger Kustbevakningen rätt att besluta om en särskild avgift (vattenföroreningsavgift) som skall tas ut, om något av de förbud mot utsläpp av olja från fartyg som avses i 2 kap. 2 § har överträtts och utsläppet inte är obetydligt. Samma gäller om ett sådant utsläpp av olja som avses i 2 kap. 4 § inte har begränsats så långt det är möjligt. Vattenföroreningsavgiften skall enligt huvudregeln påföras den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare. Avgiften skall bestämmas med hänsyn till utsläppets omfattning samt fartygets storlek (bruttodräktighet) enligt särskild tabell.

Kustbevakningen får vidare med stöd av reglerna i 11 kap. besluta om att inleda förundersökning om brott mot förbud som gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket eller mot 2 kap. 4 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 2 § andra stycket eller 2 kap. 3 §. De befogenheter och skyldigheter som undersökningsledaren har enligt rättegångsbalken gäller i ett sådant fall Kustbevakningen. De befogenheter som lagen ger en kustbevakningstjänsteman är bl.a. rätt att gripa, ta egendom i beslag och att företa husrannsakan.

4.3 Sjölagens (1994:1009) bärgningsbestämmelser och skadeståndsbestämmelser vid oljeskada

För att i ett konkret fall säkerställa att övervakningsdirektivets krav på att ett fartyg i nöd skall kunna gå in eller föras till en skyddad plats aktualiseras inte bara de ovan redovisade reglerna i lagen om skydd mot olyckor utan också flera bestämmelser i sjölagen (1994:1009). Utöver reglerna om befälhavarens ansvar (6 kap.) är det främst de bestämmelser som gäller bärgning av fartyg och ersättning för oljeskada.

6 kap. 6 § anger att befälhavaren, om fartyget råkar i sjönöd, är skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Om befälhavaren å andra sidan anträffar någon i sjönöd är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
Sjöv 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

den nödställde om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande.

4.3.1 *Bärgning*

Sjölagens 16 kap. innehåller regler om bärgning. Kapitlet fick sin nuvarande lydelse den 19 december 1996 (lag 1995:1314, förordning 1996:14) på grundval av 1989 års Londonkonvention om bärgning. Sverige har anslutit sig till konventionen och är alltså folkrättsligt bunden av dess bestämmelser.

I 16 kap. 1 § definieras bl.a. begreppen bärgning och miljöskada. *Bärgning* är varje åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara. *Miljöskada* definieras som väsentlig skada på mänsklig hälsa eller marint liv eller på tillgångar i kust-farvatten, i inre farvatten eller i omedelbar närhet till sådana farvatten, orsakad av förorening, kontaminering, brand, explosion eller liknande allvarliga händelser.

16 kap. 4 § innehåller bestämmelser om skyldighet vid bärgningens utförande. Där anges bl.a. att bärgaren i förhållande till redaren och till ägaren av fartyget eller någon annan egendom som bärgning avser skall utföra bärgningen med tillbörlig omsorg och därvid visa tillbörlig omsorg för att hindra eller begränsa miljöskada. I paragrafen anges också att befälhavaren, redaren och ägaren till fartyget eller till någon annan egendom som omfattas av bärgningen i förhållande till bärgaren helt skall samarbeta med denne under bärgningen och därvid visa tillbörlig omsorg för att hindra eller begränsa miljöskada.

Paragrafen ger alltså uttryck för en ömsesidig skyldighet att under en bärgningsinsats värna miljön.

4.3.2 *Ansvar för oljeskada*

I sjölagens 10 kap. finns regler om ansvar för oljeskada. Bestämmelserna fick sin nuvarande lydelse den 30 maj 1996 genom SFS 1995:1081, (prop. 1994/95:169, bet. 1994/95:LU28, rskr. 1994/95:362) och 1996:11. Reglerna bygger på 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (1992 års ansvarighetskonvention), som Sverige har anslutit sig till. Sverige har därmed, liksom i fråga om bärgning, folkrättsligt åtagit sig att följa bestämmelserna.

4.3.2.1 *Vissa definitioner*

10 kap. 1 § innehåller definitioner, bl.a. av begreppen olja, oljeskada, olycka och förebyggande åtgärder.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

De ovan angivna definitionerna lyder: olja: beständig mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja, oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försäkring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder, olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada, förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat.

Vid tillämpningen av bestämmelserna skall enligt författningstexten med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

10 kap. 2 § sjölagen anger att bestämmelserna tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller svensk ekonomisk zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last skall bestämmelserna tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall skall bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller svensk ekonomisk zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada skall betalas även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna. Bestämmelserna tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De skall dock inte tillämpas i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

4.3.2.2 Skadestånd och ansvaret för en oljeskada

10 kap. 3 § sjölagen anger att ansvaret för oljeskada är strikt, dvs. en oljeskada skall ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Paragrafen innehåller också vissa ansvarsfrihetsgrunder som gäller om ägaren visar att skadan orsakats exempelvis av en krigshandling eller liknan-

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
Sjöv 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

de handling under väpnad konflikt *eller* av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, *eller* i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, *eller* i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Bestämmelserna i 10 kap. sjölagen är som framgått i första hand tillämpliga på skada som har orsakats av oljeutsläpp från tankfartyg och så kallade kombinationsfartyg. Vissa bestämmelser i kapitlet är dock tillämpliga även när andra fartygstyper har orsakat en oljeskada. Det gäller bland annat den grundläggande ansvarsbestämmelsen i 3 §. Detta innebär att ägaren av exempelvis ett torrlastfartyg är strikt ansvarig för de skador som ett utsläpp av bunkerolja från fartyget orsakar. Ägaren är dock inte skyldig att ha en försäkring som täcker detta ansvar. Inte heller är de särskilda reglerna i 10 kap. om ansvarsbegränsning tillämpliga. I stället har fartygsägaren rätt att återgå till de allmänna reglerna om ansvarsbegränsning i 9 kap. sjölagen.

Exempel på situationer då ersättningsreglerna i 10 kap. sjölagen kan aktualiseras är då Kustbevakningen eller en kustkommun tagit om hand olja som kommit lös från ett fartyg eller då det vidtagits förebyggande åtgärder i den mening som lagen anger, exempelvis läktring från ett fartyg som sprungit läck eller på goda grunder kan befaras komma att läcka olja eller utläggande av länsor för att begränsa skadan. De insatser som då vidtas är ersättningsgrundande. Som skadelidande anses därvid den eller de kommuner och/eller svenska staten, normalt genom Kustbevakningen, som har vidtagit åtgärderna.

Generellt kan sägas att kostnaderna för att ta om hand oljan är mycket lägre när det kunnat ske ute till sjöss än om oljan hinner slå på land.

Kommunerna får, om de inte väljer att själva vända sig direkt till skadevållaren eller dess försäkringsgivare, ersättning via Statens räddningsverk. Kommunerna behöver därmed inte ligga ute med sina krav på ersättning från skadevållaren ända fram till dess ersättningsfrågan slutligt har lösts, vilket ibland kan dra ut på tiden flera år.

Kustbevakningen och Räddningsverket samordnar som regel sina ersättningsanspråk. I flertalet fall går det att nå en uppgörelse utom rätta. Där det visat sig inte vara en framkomlig väg återstår endast möjligheten att stämna skadevållaren inför svensk domstol. Kustbevakningen är, liksom Räddningsverket, till följd av myndigheternas instruktion jämförda med bestämmelserna i 2 § verksförordningen (1995:1322) behöriga att företräda staten inför domstol och har rätt att uppdra åt en annan myndighet eller åt ett ombud att föra myndighetens talan. Praxis, i de fall då det har blivit aktuellt,

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

är att Kustbevakningen för statens talan om ersättning för oljeskada både för egen räkning och på uppdrag av Räddningsverket.

4.4 Kommunal lagstiftning

I uppdraget anges att Kustbevakningen och Sjöfartsverket skall analysera hur ”den kommunala lagstiftningen på området kan komma att påverkas”. Kustbevakningen och Sjöfartsverket har i belysningen av uppdraget inte tolkat det som att en fullständig kommunalrättslig belysning av frågan skall göras. Myndigheterna begränsar sig därför till lagstiftning i angränsande frågor som kan beröras när ett fartyg i nöd skall tas emot på det sätt som övervakningsdirektivet förutsätter.

Kommunernas uppgifter och ansvar inom räddningstjänsten framgår av redogörelsen i avsnitt 4.1.1. Där framgår även hur gränsdragningen mot statlig räddningstjänst har gjorts i gällande lag.

Inrättande och drift av hamnar samt hamnverksamhet är inte ett statligt ansvar men kan vara en kommunal uppgift. Det följer av 1 kap. 2 § plan- och bygglagen som slår fast att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. De större hamnar som kan utgöra en skyddad plats i övervakningsdirektivets mening är kommunala och drivs som kommunala verksamheter eller i olika bolagsformer. Staten kan dock, mot bakgrund exempelvis av internationella överenskommelser eller på EU-rättslig grund, ställa särskilda krav på hamnverksamheten. Ett färskt exempel på detta är den nyligen införda lagstiftningen om sjöfartsskydd.

Kommunerna har också ansvaret för miljön i kommunen, dvs. både i hamnområden inom kommunen och utanför strandlinjen längs kusterna och i Vätern, Vättern och Mälaren. Detta miljöansvar torde sträcka sig ut till territorialgränsen, dvs. enligt huvudregeln i lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium i princip allt vatten innanför tolv nautiska mil från stranden eller baslinjerna. Även i miljöfrågor kan staten genom lagstiftning dock ha särskilda krav som antingen riktar sig till kommunerna eller är ett skydd också för dem, såsom krav på förhandsprövning av miljöfarlig verksamhet.

Omhändertagande av fartyg i nöd är en uppgift som EU genom övervakningsdirektivet har lagt på medlemsstaterna, däribland Sverige. Denna uppgift får, till skillnad mot hamnverksamheten som sådan, anses vara ett nationellt ansvar som i första hand ankommer på staten till följd av de ovan redovisade bestämmelserna i 4 kap. 3 och 5 §§ lagen om skydd mot olyckor.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

5. Problemet

Inledningsvis skall sägas att det som i detta avsnitt kommer att beskrivas som ett problem inte är ofta förekommande. Det är inte heller – om man blickar tillbaka i tiden – ett problem, som hittills på allvar ställts på sin spets. Men rättsligt är det ett problem och det kan med nuvarande lagstiftning komma att någon gång bli ett reellt problem, som kan leda till att erforderligt skydd för liv, egendom och den marina miljön inte kan ges.

Övervakningsdirektivet ställer, som framgått, krav på att medlemsstaterna skall ha planer med nödvändiga arrangemang och förfaranden så att ett fartyg i nöd omedelbart kan föras till en skyddad plats. I en sådan situation räcker den gällande svenska lagstiftningen enligt Sjöfartsverkets och Kustbevakningens uppfattning inte till för att ständigt och fullt ut säkerställa att nödvändiga åtgärder kan vidtas. Lagreglerna är i sammandrag följande:

- Sjöfartsverkets räddningsledare kan för att rädda liv med stöd av 6 kap 2 § lagen om skydd mot olyckor vid en sjöräddningsinsats göra ingrepp i annans rätt på de villkor som närmare anges.
- Kustbevakningens räddningsledare kan också, med stöd av samma lagrum, vid en miljöräddningsinsats göra ingrepp i annans rätt på de villkor lagstiftningen närmare anger när olja eller andra skadliga ämnen kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta.
- Sjöfartsinspektionen kan med stöd av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg enbart fatta beslut om åtgärder, som riktar sig mot ett fartyg, som förorenar eller hotar att förorena sjön med olja eller annat skadligt ämne.
- Lagen om skydd mot olyckor stöder således, men inte fullt ut, kraven i övervakningsdirektivet att ett fartyg i nöd skall kunna gå eller föras till en skyddad plats. Problemet är att det är oklart om Sjöfartsverkets och Kustbevakningens räddningstjänstansvar innebär att myndigheterna kan göra ingrepp i en hamninnehavares rätt samtidigt som det är klart att Sjöfartsinspektionen inte har en laglig rätt att tvångsvis bereda ett fartyg tillträde till en skyddad plats på ett sätt, som innebär ingrepp i tredje mans rätt.
- Till det som nu sagts kommer dessutom den särskilda komplikationen att statens ansvar för räddningstjänsten inte omfattar svenska hamnar.

Om Sjöfartsinspektionen fattar beslut enligt VFL om åtgärder mot ett fartyg, som förorenar eller hotar att förorena sjön med olja eller annat skadligt ämne, och i vissa fall själv verkställer åtgärderna, kan det finnas behov av

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

att, som tidigare beskrivits, föra fartyget till en hamn. Skälet till detta kan vara att man behöver få fartyget förtöjt vid en kaj, få möjligheter att använda kranar, sätta ombord brandmän eller andra specialister och föra fram material med lastbil samt självfallet att få lugnt och skyddat vatten. Om en hamninnehavare skulle neka Sjöfartsinspektionen att föra in ett fartyg i hans hamn, blir Sjöfartsinspektionen bunden av detta beslut. Det har historiskt förekommit att hamninnehavare sagt nej eller varit tveksamma men de har kunnat övertalas att ändra sig. – Det bör observeras att när begreppet hamninnehavare används här, omfattar det inte bara t ex ett kommunalt bolag, som driver en hamn, utan även alla de terminalägare, som kan finnas i hamnen till följd av avtal mellan hans företag och hamnen.

Sjöfartsinspektionen har inte i samband med beslut enligt 7 kap 5 § VFL några sådana befogenheter att ingripa gentemot tredje man, som tillkommer en räddningsledare enligt 6 kap 2 § lagen om skydd mot olyckor. Sjöfartsinspektionen kan således t ex inte mot hamninnehavarens vilja föra in ett fartyg i hamnen.

En hamninnehavare kan ha helt legitima skäl för sin vägran. Andra fartyg i hamnen och hamnens anläggningar kan komma i fara. Verksamheten i hamnen kan komma att störas genom att kajer blockeras. Hamninnehavaren kan utsättas för risken för ekonomiska skador. Men en vägran att släppa in ett fartyg i en hamn eller en vägran att i en hamn få utnyttja en terminal kan leda till att det blir svårt eller omöjligt att vidta de beslutade åtgärderna eller att konsekvensen blir att visserligen kunde åtgärderna vidtas men för samhället i stort blev skadorna större än vad de hade behövt bli.

När det gäller sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss skulle formellt – enligt Kustbevakningens och Sjöfartsinspektionens uppfattning – inte samma problem uppstå men rättsläget är oklart. De statliga räddningsledarna kan med stöd av 6 kap 2 § lagen om skydd mot olyckor besluta att göra ett ingrepp i hamninnehavarens rätt. Det har emellertid framförts att denna rätt för en räddningsledare inte innefattar möjligheten att besluta att ta en hamn eller en del av en hamn i anspråk för att ett fartyg i nöd skall kunna tas in i hamnen. Det är därför lämpligt att, så länge denna tillämpningsfråga är öppen, utgå från att det finns en begränsning i rätten till ingrepp.

Om en statlig räddningsledare skulle besluta att ta in ett fartyg i en hamn och detta godtas av hamninnehavaren, uppkommer emellertid den märkliga situationen att då blir – med dagens regelverk - den kommunale räddningsledaren ansvarig för räddningsinsatsen, t ex att rädda liv på fartyget eller att ta hand om olja, som kommit lös eller riskerar att komma lös från fartyget fram till dess att denne med stöd av 3 kap 9 § lagen om skydd mot olyckor beslutar att insatsen skall avslutas. Skälet är den strikta geografiska gräns som finns mellan statens och kommunernas räddningstjänstansvar. Detta skulle i ett skarpt läge bryta kontinuiteten i ett pågående arbete och det är

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

inte troligt att kvalitén i det utförda arbetet blir bättre utan snarare sämre. Om en statlig räddningsledare finner att ett fartyg bör tas in i en hamn beror det på att fartyget befinner sig i ett kritiskt läge och själva intagandet av fartyget i en hamn är i sig ett kritiskt skede. Att då tvingas lämna över ansvaret för en insats och med stöd av 4 kap 6 § besluta att räddningsinsatsen för hans del är avslutad kan riskera hela insatsens säkra genomförande.

Här kan särskilt noteras att motsvarande problem inte uppstår om det nödställda fartyget kan gå eller föras till en skyddad plats utanför en hamn, t ex en ankarplats, där fartyget kan beredas skydd mot väder och vind. I en sådan situation har den statlige räddningsledaren kvar sitt odelade ansvar. Han kan då med stöd av 6 kap 2 § lagen om skydd mot olyckor besluta att ta ett visst område i anspråk eller göra andra nödvändiga ingrepp i annans rätt. Det kan efter noggrann avvägning i det enskilda fallet exempelvis röra sig om att behöva göra intrång i ägande- eller nyttjanderätt till fastighet, hindra utövandet av rättigheter av fiskerättslig natur eller vidta åtgärder som påverkar miljön. Räddningsledaren skall dock, här liksom vid alla räddningsinsatser, enligt 6 kap 6 § lagen om skydd mot olyckor skriftligen motivera sitt beslut.

Bestämmelsen i 1 kap 6 § lagen om skydd mot olyckor om samarbete mellan kommunerna och de statliga myndigheter, som svarar för räddningstjänsten, innebär trots allt inte någon garanti för att en pågående räddningsinsats kan slutföras utan avbrott. Kommunala räddningstjänster saknar i stor utsträckning, för att inte säga nästan helt, nödvändiga och ändamålsenliga fartyg och utrustning för oljesanering samt specialutbildad personal för ledning och genomförande av livräddningsinsats eller olje- eller kemskyddsinsats ombord på ett fartyg. De har inte heller den möjlighet, som Sjöfartsinspektionen har, att skaffa fram och leda erforderliga bärgningstekniska resurser eller den möjlighet som MRCC att få fram och samordna resurser för räddning av liv. Den kommunala räddningstjänsten skulle otvivelaktigt vara en resurs i sammanhanget men det är inte lämpligt att deras räddningsledare tar över insatsen.

Det finns inte heller någon klar definition av vad en hamn är i detta räddningstjänstsammanhang. Sjöfartsverket kan besluta vilka hamnar som är *allmänna hamnar*. Kommunerna kan med stöd av plan- och bygglagstiftningen reservera områden för hamnändamål. Gränserna för dessa kan då möjligen utläsas av fastighetsbildningsbeslut eller kommunala planläggningsbeslut. Kommunerna har i många fall också utfärdat hamnordningar med stöd av ordningslagen (1993:1617). Gränserna för hamnar enligt de här nämnda typen av beslut harmoniserar i sin tur inte alltid inbördes.

Enligt Kustbevakningens erfarenhet gör flera kommuner en koppling mellan ansvaret för kommunal räddningstjänst i hamn med ordningslagstiftningens

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
Sjöv 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

regler med inriktning på allmän ordning och säkerhet. Denna koppling täcker knappast vad lagstiftaren avsett med hamnbegreppet i lagen om skydd mot olyckor. Det innebär i praktiken att vissa kommuner inte anser sig ha någon hamn i den senare lagstiftningens mening med därav följande kommunalt räddningstjänstansvar. Det förekommer också att man har bestämt hamnområdet från ordningssynpunkt, men uteslutit den egentliga hamnverksamheten och därför inte anser sig ha räddningstjänstansvaret ens i det som i allmänhetens ögon uppfattas som hamn. Dessa och liknande exempel leder till att gränsdragningen mellan kommunernas och statens ansvar inte alltid är så klar som lagstiftaren tycks förutsätta enligt lagen om skydd mot olyckor. Dessa otydligheter kan leda till oklarhet om vem som har ansvaret vid en konkret räddningsinsats.

Kustbevakningen är självfallet beredd att ta hand om all den olja, som vid ett sådant tillfälle skulle komma ut i vattnet i hamnen. Det kan till och med ifrågasättas om inte Kustbevakningen borde ges det ansvaret vid varje oljeutsläpp på vattnet i en hamn med tanke på de särskilda personella och materiella resurser myndigheten har jämfört med dem som finns hos flertalet kommunala räddningstjänster. – I myndigheternas uppdrag ingår bl a att utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras. En ordning där Kustbevakningen har ansvaret vid utsläpp från fartyg i en hamn och Sjöfartsverket för ledningen av en sjöräddningsinsats skulle kunna vara en sådan förbättring. Denna fråga behöver dock enligt myndigheternas bedömning djupare övervägande än vad som varit möjligt inom ramen för det nu aktuella uppdraget.

I detta sammanhang bör det särskilt pekas på en anomali i systemet. Kustbevakningen torde endast sällan behöva besluta om att ta in ett fartyg i en hamn för att kunna slutföra en olje- eller kemskyddsinsats. Kustbevakningens ansvar är huvudsakligen inriktat på att ta hand om olja eller andra skadliga ämnen, som kommit ut från ett fartyg medan åtgärder med själva fartyget enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg vilar på Sjöfartsinspektionen. De åtgärder, som Kustbevakningen eller annan särskilt anlita personal vidtar ombord på ett fartyg, som släpper ut eller hotar att börja släppa ut olja eller annat skadligt ämne, utförs regelmässigt i samverkan för att verkställa av Sjöfartsinspektionen fattade beslut. Beslutet att inleda en miljöräddningsinsats till sjöss åvilar dock, när de rättsliga förutsättningarna för räddningstjänst föreligger, Kustbevakningens räddningsledare.

Beslutet att ta in ett fartyg i en hamn, då det är i nöd, fattas därmed mestadels av Sjöfartsinspektionen av tekniska skäl, om de åtgärder, som skall vidtas med ett fartyg, kan vidtas verkningsfullt endast om fartyget ligger i en hamn. En miljöräddningsinsats, som måste fortgå i hamnen, blir en följd av inspektionens beslut att ta in fartyget och men kan också vara en fortsättning på en insats, som Kustbevakningen påbörjat till sjöss, dvs utanför hamnom-

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

rådet. Sjöfartsinspektionen har ingen laglig möjlighet att göra ett ingrepp i hamninnehavarens rätt enligt VFL medan däremot Kustbevakningens och Sjöfartsverkets, dvs sjöräddningstjänstens, räddningsledare möjligen har det (se ovan). Sjöfartsinspektionens verksamhet styrs i detta sammanhang av VFL medan miljöräddnings- och sjöräddningstjänstens verksamhet grundas på lagen om skydd mot olyckor. Målet för Sjöfartsinspektionens och Kustbevakningens verksamheter i detta sammanhang är dock desamma, att förhindra eller begränsa förorening i vatten.

Det kan naturligtvis skapas problem om Sjöfartsinspektionen och statliga räddningsledare ges rätt att mot en hamninnehavares vilja ta in fartyg i hans hamn. Huvuddelen av dessa problem skulle förmodligen vara av ekonomisk natur. Dessa skulle kunna lösas enligt de normer, som gäller för rätt till ersättning enligt 7 kap 6 § lagen om skydd mot olyckor (se nedan). När det gäller kostnader förknippade med oljeskada gäller särskilda regler enligt 10 kap. sjölagen, som ålägger fartygets ägare strikt ansvar för att ersätta skada av olja, som kommit lös från ett fartyg (främst kostnader förknippade med bekämpningen av löskommen olja) samt kostnader för förebyggande och skada som orsakats av sådana åtgärder.

Vad gäller de kostnader som kan uppstå och hur de skall finansieras noterar Kustbevakningen och Sjöfartsverket i enlighet med vad som angetts ovan, att övervakningsdirektivet i ingressen nämner även frågan om ersättning för de kostnader som t ex en hamn som tar emot ett fartyg i nöd kan drabbas av och om kompensation för eventuella skador i samband därmed. I artikel 26 föreskrivs att kommissionen skall undersöka lämpligheten av gemenskapsåtgärder, som gör det lättare att få ersättning och kompensation i detta sammanhang och även vilka skäliga krav som skall kunna ställas på att ett fartyg har en fullgod försäkring eller att annan ekonomisk säkerhet är ställd. Denna fråga har inte berörts - såvitt Kustbevakningen och Sjöfartsverket känner till - annat än perifert vid det fortsatta arbetet med att utveckla regelverket om skyddade platser.

6. Förslag till lösning

Det kan, som sagts ovan, i och för sig ifrågasättas om inte redan gällande lag ger utrymme för en räddningsledare, statlig eller kommunal, att ta all slags egendom, dvs. även ett hamnområde, i anspråk under en pågående räddningsinsats.

För att emellertid undanröja den osäkerhet som myndigheterna anser nu råder om Sverige kan anses leva upp till kravet i övervakningsdirektivet vad gäller mottagande av fartyg i nöd och för att garantera effektiviteten i verksamheten, föreslår Kustbevakningen och Sjöfartsverket att det under rubriken Ingrepp i annans rätt i 6 kap. lagen om skydd mot olyckor införs en ny paragraf med förslagsvis följande innehåll.

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

2a § För att säkerställa att ett fartyg i nöd skall kunna gå eller föras till en skyddad plats, får den myndighets räddningsledare som har inlett räddningsinsatsen, utan hinder av vad i övrigt är föreskrivet om ansvaret för räddningstjänst, fullfölja denna genom att bereda sig tillträde till annans fastighet, inbegripet hamnområde, och inom fastigheten eller området utnyttja lämplig plats för att kunna fullfölja nödvändiga räddningsinsatser.

Kustbevakningen och Sjöfartsverket föreslår också att det i 7 kap lagen om åtgärder mot förorening från fartyg införs en ny bestämmelse med förslagsvis följande innehåll:

Om det är nödvändigt för att kunna utföra de förelägganden, som beslutats med stöd av 5 §, eller verkställa åtgärder med stöd av 9 § att ett fartyg går eller föras till en skyddad plats får Sjöfartsverket bereda ett fartyg tillträde till annans fastighet, inbegripet hamnområde, och inom fastigheten eller området utnyttja lämplig plats.

Genom förslaget garanteras att insatsen, vare sig den utförs med stöd av lagen om skydd mot olyckor eller VFL, sker utan avbrott. Det får självfallet förutsättas att räddningsledaren och Sjöfartsinspektionen, innan ett så ingripande beslut fattas, i vanlig ordning inhämtar all relevant information samt noga överväger de särskilda risker samt de för- och nackdelar beslutet kan medföra. Det får också förutsättas att räddningsledaren och Sjöfartsinspektionen före sitt beslut överlägger både med den kommunala räddningstjänsten och andra berörda intressenter, särskilt hamnägaren.

De ersättningsanspråk, som kan uppstå vid ett sådant ingrepp kan, enligt Kustbevakningens och Sjöfartsverkets uppfattning, lösas genom att de bestämmelser om ersättning, som redan finns i lagen om skydd mot olyckor, ändras så att en hänvisning görs även till den föreslagna nya bestämmelsen i lagen om skydd mot olyckor och att det klarare av dessa skall framgå att rätten till ersättning även skall omfatta ersättning för skada på fastighet eller fast egendom. Finansieringen av de nya ersättningar det skulle bli frågan om blir då i princip densamma som för de skador, som nu ersätts. Som redan framgått nämns ersättningsfrågan i övervakningsdirektivets ingress, men den har ännu inte lett till några ställningstaganden på gemenskapsnivå.

När det gäller den föreslagna nya bestämmelsen i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg bör skada, som kan uppkomma för tredje man, ersättas på i princip samma sätt som fallet är vid skada som drabbar tredje man i samband med räddningstjänst. Det är principiellt en tillfällighet om skadan uppkommer till följd av en åtgärd stödd på ett beslut enligt den ena eller den andra lagstiftningen. Om så skulle bli fallet, kan frågan om ersättningsrätt regleras genom att till det ovan föreslagna tillägget till 7 kap lagen om åtgärder mot förorening från fartyg läggs följande andra stycke: *Ersättning för skada som orsakats tredje man på grund av att Sjöfartsverket*

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

berett ett fartyg tillträde till annans fastighet enligt första stycket ersätts enligt samma grunder som gäller för ersättning enligt 7 kap lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

De bestämmelser, som finns i 10 kap sjölagen, om ersättningskyldighet för fartygets ägare vid oljeskada, kanaliserar det ekonomiska ansvaret till honom, vilket i praktiken betyder en av hans försäkringsgivare. Om och i den mån dessa lagregler är tillämpliga vid en miljöräddningsinsats eller som en följd av åtgärder enligt VFL kan staten och kommunen rikta skadeståndskrav mot fartygsägaren/försäkringsgivaren.

Finansieringen av ersättningar för skada, som kan bli följderna av de lagändringar Sjöfartsverket och Kustbevakningen nu föreslagit, är en fråga, som väntar på en inom EU gemensam lösning och som myndigheterna därför har svårt att nu ha en uppfattning om. Den väg, som nu pekats ut som lagtekniskt möjlig, ansluter till ett system för ersättning, som redan finns, i närliggande fall.

Det skall för fullständighetens skull understrykas att antalet fall då fråga om krav från hamninnehavare eller annan mot staten på ersättning kommer att uppstå kan förmodas bli få. Ersättningarnas storlek i de fall då sådana kan bli aktuella är omöjligt att uppskatta.

Bestämmelser om upprättande av en plan för sjöräddningstjänsten respektive miljöräddningstjänsten finns i förordningen om skydd mot olyckor. Bestämmelser om upprättande av en sådan plan som avses i direktivets artikel 20 torde snarare lämpligen placeras i förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg kompletterat med en hänvisning mellan de två aktuella förordningarna.

7. Samråd

Enligt regeringens beslut om utredningsuppdraget till Kustbevakningen och Sjöfartsverket skulle myndigheterna samråda med Statens räddningsverk och Sveriges Kommuner och Landsting. Så har skett. Samrådsyttrandena har emellertid kommit in så sent att de inte kunnat beaktas i utredningsarbetet.

Sveriges Kommuner och Landsting förefaller i sitt samrådsyttrande, som biläggs i kopia, främst ha behandlat delvis en annan situation än den rapporten berör. Förbundet talar om bränder, som börjar i hamn eller i docka. Kustbevakningen och Sjöfartsverket ifrågasätter inte att insatser mot en sådan brand är kommunal räddningstjänst.

Skydd av hamnen är naturligtvis, i den speciella situation som Kustbevakningens och Sjöfartsverkets utredning avser, ett starkt kommunalt intresse. Detta menar Kustbevakningen och Sjöfartsverket kan säkerställas genom ett

Datum
2005-02-28

Vår beteckning
SjöV 0701-04-16596

KBV 510-615/04:2

nära samarbete mellan den statlige räddningsledaren eller ansvarige fartygsinspektören och den kommunala räddningstjänsten.

När det gäller frågan om statliga räddningsledares och fartygsinspektörers utbildning och övning i brandsläckning torde det utan vidare kunna sägas att såväl kustbevakningstjänstemäns som fartygsinspektörers kunskaper om brandsläckning på fartyg är fullt tillfredsställande för ett fruktbart samarbete med den kommunala räddningstjänsten, som – vilket sagts tidigare – är en viktig resurs om ett fartyg, som brinner eller hotar att börja brinna, tas in i en hamn.

Statens räddningsverk har i ett yttrande underhand framfört att i stället för att lösa frågan genom en ändring av bestämmelserna om ingrepp i annans rätt borde man utvidga ansvaret på så sätt att en inledd statlig räddningsinsats eller åtgärd enligt lagen om förorening från fartyg skall fortgå och avslutas även om fartyget förs in i ett hamnområde eller annat område, i vilket en kommun svarar för räddningstjänsten. Härigenom kommer Kustbevakningen respektive Sjöfartsverket att leda räddningsinsatsen och kan om erforderligt också göra ingrepp i annans rätt. Kustbevakningen och Sjöfartsverket har inte haft möjlighet att närmare analysera detta uppslag, med det bedöms kunna vara en alternativ lösning. Myndigheterna har dock inte haft möjlighet att närmare diskutera förslaget med Räddningsverket och därmed inte heller kunnat utforma något alternativt författningsförslag med denna inriktning.