



UTTJÄNTA FRITIDSBÅTAR, FISKEREDSKAP OCH VATTENBRUK

Rättsutredning

HAVSMILJÖINSTITUTETS RAPPORT NR 2023:4

KRISTJAN LAAS, HAVSMILJÖINSTITUTET, GÖTEBORGS UNIVERSITET

UPPDRAGSRAPPORT

Denna rapport har tagits fram av Havsmiljöinstitutet på uppdrag av *Havs- och vattenmyndigheten*. Rapportförfattaren ansvarar för innehållet och slutsatserna i rapporten, vilket inte innebär något ställningstagande från *Havs- och vattenmyndighetens* sida.

Havsmiljöinstitutets rapport nr 2023:4 Titel: Uttjänta fritidsbåtar, fiskeredskap och vattenbruk Författare: Kristjan Laas, Havsmiljöinstitutet, Göteborgs universitet Publicerad: 2023-09-01 Kontakt: info@havsmiljoinstitutet.se www.havsmiljoinstitutet.se	Rekommenderad referens till rapporten: Laas, K. (2023). Uttjänta fritidsbåtar, fiskeredskap och vattenbruk. Rapport nr 2023:4, Havsmiljöinstitutet. Inom Havsmiljöinstitutet samverkar Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Linnéuniversitetet, Sveriges lantbruksuniversitet och Chalmers tekniska högskola för att bistå myndigheter och andra aktörer inom havsmiljöområdet med vetenskaplig kompetens. Omslagsfoto: Shutterstock
---	---

INNEHÅLL

1	Rättsutredningens syfte	5
1.1	Utredningens mål	5
1.1.1	Vad utredningen ska bidra med	5
1.1.2	Målets betydelse för den rättsliga analysen	5
1.2	Problembild	6
1.3	Huvudsakliga rättsliga frågor	7
1.4	Tidigare utredningar om båtar	7
2	Ägarfrågan	8
2.1	Ägarens ansvar	8
2.2	Betydelsen av om ägaren är känd	9
2.3	Sjunken, drivande eller uppdrivet på stranden (sjöfynd)	9
2.3.1	Var görs sjöfynd?	9
2.3.2	När är en båt övergiven?	10
2.3.3	Undantag från sjöfyndslagets krav	11
2.4	Hittegods	11
2.4.1	Båtar på land eller i vatten när de inte är sjöfynd	11
2.4.2	Bortkastade och värdelösa saker	12
2.5	Centrala skillnader mellan sjöfynd och hittegods	12
2.6	Egenmäktigt förfarande – vad är problemet egentligen?	12
3	Ansvar för att omhänderta och återvinna	13
3.1	Ägarens Ansvar	13
3.2	Avfall enligt 15 kap miljöbalken	13
3.2.1	När blir en båt eller fiskeredskap avfall?	14
3.2.2	Kommunalt avfall?	14
3.3	Nedskräpning	15
3.3.1	Vad är en skrotbåt?	15
3.3.2	Ägaransvar	15
3.3.3	Markägarens ansvar	16
3.3.4	Kommunernas ansvar	16
3.4	Flyttning av vrak	17
3.4.1	Enligt sjölagen	17
4	Befogenhet	17
4.1	Nedskräpning	17
4.1.1	Befogenhet som tillsynsmyndighet	18

4.1.2	Handräckning av Kronofogdemyndigheten	18
4.1.3	Befogenhet som ansvarig att städa	19
4.1.4	Fallet Sundland – ett typexempel	19
4.2	Farliga vrak	20
4.3	Bärgning	20
4.4	Flyttning	20
4.4.1	Flyttning i allmän hamn	20
4.5	Jämförelse med lagen om flyttning av fordon i vissa fall	21
5	Uttjänta fritidsbåtar	22
5.1	Problemets omfattning	22
5.2	Ansvar när ägare saknas	23
5.3	Kategorisering av båtar	23
5.3.1	Hinder, miljö och nedskräpning	23
5.3.2	Hinder- och miljöfallet i 11a kap. sjölagen	24
5.3.3	Nedskräpande båtar	26
5.4	Rättsliga hinder	28
6	Uttjänt fiskeutrustning	29
6.1	Avgränsningar	29
6.2	Fiskeredskap	29
6.2.1	Sjöfynd	29
6.2.2	Hittegoods	29
6.2.3	Olagligt fiske	29
6.3	Märkning av redskap	30
6.3.1	Befintliga föreskrifter	30
6.3.2	Otillräckligt genomförande av EU-regler	31
6.4	Vattenbruksutrustning	32
6.5	Rättsliga hinder	33
6.5.1	Motstånd mot draggning efter fiskeredskap i skyddade områden	33
6.5.2	Undantagen i sjöfyndslagen är snäva	34
6.5.3	Beslag bara vid bar gärning	34
6.5.4	Svårt att hitta ägare till fiskeredskap	34
7	Vidare utredning	35
8	Referenser	37
8.1	Artiklar, rapporter, böcker	37
8.2	Offentligt tryck	38
8.3	Rättsfall och avgöranden	38

1 RÄTTSUTREDNINGENS SYFTE

Havs- och vattenmyndighetens har ett regeringsuppdrag om insamling och återvinning av fiskeredskap och fritidsbåtar.¹ Syftet med det här specifika delprojektet, rättsutredningen, är att ta fram ett underlag som kan användas av Havs- och vattenmyndigheten för att gå vidare och fatta strategiska beslut för arbetet med marint skräp och då specifikt förlorade fiskeredskap och uttjänta övergivna fritidsbåtar.

1.1 UTREDNINGENS MÅL

1.1.1 Vad utredningen ska bidra med

Rättsutredningen förväntas klargöra vilket ansvar som åligger olika aktörer angående omhändertagande av uttjänta fiskeredskap och fritidsbåtar. Rättsliga hinder eller begränsningar mot ett effektivt omhändertagande ska redovisas, och om möjligt ska sätt att minska den hindrande effekten föreslås.

Rättsutredningen ska även kunna ge stöd till kommuner och andra myndigheter när det gäller vilket underlag och vilka utredningar som behövs för att kunna agera på ett enligt gällande lagstiftning och praxis korrekt sätt. Frågor som hanteras handlar om vilken lagstiftning som ska tillämpas, vilka krav som kan ställas, mot vem kraven kan ställas samt vilka typer av åtgärder som bör undvikas för att hålla sig inom lagens ramar.

Eftersom reglerna är olika beroende på situationen där redskap eller båtar hittas så är en central del av uppdraget att kategorisera och beskriva typsituationer för att underlätta det praktiska arbetet med att omhänderta uttjänta fiskeredskap och fritidsbåtar. Eventuella brister i regleringen avseende ansvar respektive handlingsmöjligheter ska pekas ut.

1.1.2 Målens betydelse för den rättsliga analysen

Vilka regler som presenteras och vilket perspektiv för analys som blir dominerande färgas av hur målen är utformade. De regler som presenteras och diskuteras handlar om förutsättningarna för att effektivt ta hand om uttjänta fritidsbåtar och fiskeredskap. När något pekas ut som en brist i regleringen är det en brist i förhållande till målet att ta hand om båtar och redskap. Eftersom utredningens mål är att beskriva rättsliga förutsättningar och hinder så hamnar en del andra rättsliga frågor i bakgrunden. Det betyder inte att exempelvis äganderätten är ointressant när reglerna om fynd beskrivs som ett hinder mot ett effektivt arbete med att ta hand om båtar och redskap. Vad det säger är att reglerna som de ser ut nu inte bidrar till målsättningarna för det aktuella regeringsuppdraget, utan att ta ställning till om det finns goda skäl för nuvarande regler eller inte. Avvägningar mellan olika intressen behöver göras i samband med eventuella förändringar av lagstiftningen, men är alltså inte centrala för att beskriva reglernas betydelse i arbetet med att ta hand om uttjänta fritidsbåtar och fiskeredskap.

¹ <https://www.havochvatten.se/om-oss-kontakt-och-karriar/om-oss/regeringsuppdrag/regeringsuppdrag/uppdrag-om-insamling-och-atervinning-av-fiskeredskap-och-fritidsbatar-2022.html>

Inledningsvis kan också påpekas att utredningens utgångspunkt är de rättsliga reglerna och de krav som ställs på olika aktörer i samband med att utjänta fritidsbåtar och fiskeredskap tas om hand för skrotning eller återvinning. Det som redovisas är därför de formella reglerna; vad som krävs för att agera lagenligt. I samtal med ett flertal aktörer har det framkommit att det finns olika ”kreativa lösningar” på problemen, som inte alltid är helt enligt lagens krav. Vissa aktörer agerar i rättsliga gråzoner för att de gör bedömningen att risken för rättsligt efterspel är mindre än behovet av att lösa de praktiska frågorna. Förutom de mer formella problem i lagstiftningen som lyfts i rapporten är det här också ett tecken på att reglerna inte fungerar optimalt.

1.2 PROBLEMBILD

Möten med ett antal aktörer på området har hållits för att få en övergripande bild av vilka aspekter på utjänta fritidsbåtar och fiskeutrustning som upplevs mest problematiska. Angående fritidsbåtar lyfter av många aktörer fram att det är ett problem att så många båtar saknar känd ägare. För fritidsbåtar (under 15 m) finns inget obligatoriskt register, eller obligatorisk båtförsäkring, vilket gör det relativt enkelt för en båtägare att hålla sig undan. Båtar med okänd ägare blir ett ekonomiskt problem eftersom någon annan får bära kostnader för bärgning, transport, förvaring och skrotning. Avsaknaden av känd ägare blir också ett administrativt problem för att det inte är möjligt att flytta båten innan ägaren har sökts.

Det finns en frustration bland aktörer såsom sjöpolisen, kommuner, båtklubbar och småbåtshamnar över att arbetet med att städa undan utjänta båtar är tungrovt med både oklar ansvarsfördelning och svaga rättsliga befogenheter att agera, samt att kostnaderna upplevs hamna på fel aktörer.

Kostnaderna för att sköta om och slutligen skrota båtar anges som ett skäl till att de överges. Ägare försöker i många fall hålla en låg profil för att inte drabbas av kostnaderna. Hur en rimlig kostnadsbörda för skrotning av båtar ska fördelas ligger utanför ramen för den här rättsutredningen, men ingår i ett parallellt arbete under Havs- och Vattenmyndighetens ledning.

I ett pilotprojekt genomfört av Håll Sverige Rent år 2013 så visades samma svårigheter kopplade till avsaknad av rätt för andra än ägaren att flytta på och skrota båtar.² Av 38 båtar som identifierades, skrotades fem inom ramen för projektet. Ägaren var sällan känd, vilket skapade problem vid bärgning och skrotning, och flera av de identifierade båtarna skrotades inte inom ramen för projektet på grund av det osäkra rättsläget.³

För fiskeutrustning finns det två huvudkategorier av problem att lösa, dels borttappad utrustning som ligger kvar och spökfiskar, dels utrustning som används i strid med fiskereglerna. De två kategorierna ska formellt sett hanteras olika, men kan i praktiken inte alltid skiljas åt. De frågor som behöver hanteras är hur sökande och bärgning av redskap ska genomföras, samt hur redskap som tagits upp kan återvinnas eller återlämnas

² Stiftelsen Håll Sverige Rent, *Svenska skrotbåtar – en pilotstudie i Stockholms län*, juni 2013

³ Håll Sverige Rent (2013) s 4

till ägaren. Omhändertagandet av fiskeutrustning är utifrån samtal med praktiskt verksamma personer och organisationer mindre problemfyllt än arbetet med uttjänta fritidsbåtar.

För vattenbruk är problemet att frågan om nedskräpning i form av delar av vattenbruk inte fått särskilt stort utrymme i reglering och vägledning av vattenbruk. Det är delvis oklart under vilka förutsättningar krav kan ställas på en verksamhetsutövare att städa upp rester av en anläggning.

1.3 HUVUDSAKLIGA RÄTTSLIGA FRÅGOR

De rättsliga aspekterna av omhändertagande av fritidsbåtar kan delas in i tre kategorier.

- Regler som skyddar och beskriver ägandet
- Ansvar för att omhänderta och skrota
- Befogenhet att flytta och besluta om skrotning

I de ägarfokuserade reglerna ingår sjöfyndslagen och hittegodslagen som reglerar under vilka förutsättningar en båt kan få en (ny) ägare genom fynd. Befogenhet att besluta att en båt behöver skrotas, eller ens flyttas, saknas generellt även om undantag finns. Ansvar för att skrota en båt är svagt reglerat, i första hand är det ett ansvar som vilar på ägaren. I brist på kända ägare lämnas det åt markägare och offentliga aktörer att mellan sig fördela ansvaret, och inte minst kostnaderna.

För fiskeutrustning gäller motsvarande regler, med tillägget att det också finns regler om beslag av fiskeutrustning, reglering av draggning efter spökgarn och för vattenbruk frågor som rör tillsyn av miljöfarlig verksamhet. Fyndlagstiftningen är aktuell även för fiskeutrustning, generellt som sjöfynd.

1.4 TIDIGARE UTREDNINGAR OM BÅTAR

Av de frågor som behandlas i rättsutredningen har främst frågan om fritidsbåtar utretts tidigare. Statskontoret presenterade en utredning år 2008 om vrak och ägarlösa båtar.⁴ I utredningen konstaterades att ägaren i första hand bör ta ansvar och att rutiner för att hitta ägare behövde stärkas. Samhället behövde också i större utsträckning kunna ställa krav på ägaren, främst genom att kommunerna skulle ges befogenhet att agera. Slutligen fanns enligt rapporten ett behov av att kunna vidta åtgärder när ägaren inte lever upp till sitt ansvar, genom att kommunerna får rätt att forsla bort båtar som är nedskräpande.⁵

Angående frågan om vilka situationer som är reglerade, så konstaterade Statskontorets utredning att det för hinder- och miljöfallet mestadels kan hanteras med befintligt regelverk, medan regler saknades i stor utsträckning i nedskräpningsfallet.⁶ En central fråga som lyftes fram i Statskontorets rapport var också den om finansiering, där det konstaterades att flera av problemen kopplade till båtar har sin rot i frågan om vem som

⁴ Statskontorets Rapport 2008:6, *Vrak och ägarlösa båtar*

⁵ Behoven beskrivs i Statskontoret (2008) s. 10

⁶ Statskontoret (2008) s. 59

ska betala för insamling och skrotning.⁷

En fortsättning på Statskontorets arbete genomfördes av Naturvårdsverket på uppdrag av regeringen.⁸ I rapporten behandlades frågor om ansvar, ägarspårning och befogenhet att ta hand om nedskräpande båtar. De åtgärder som föreslogs var införande av ett nationellt producentansvar samt att verka för ett EU-omfattande producentansvar, införande av båtregister och utökade befogenheter för kommuner att ta hand om uttjänta och nedskräpande fritidsbåtar.

I nästa steg skickade miljödepartementet 2012 ut en promemoria med förslag på lag om flyttning av båtar på remiss.⁹ I promemorian föreslogs en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall, som ett svar på frågor som rests i samband med utredningarna av Statskontoret och Naturvårdsverket. Enligt promemorian fanns "...ett behov av kompletterande lagstiftning som ger staten eller en kommun en tydlig befogenhet att flytta en båt i de fall där detta kan anses nödvändigt."¹⁰ Förslaget rörde flyttning av flera typer av båtar, varav skrotbåtar är det mest centrala för den här utredningen. I förslaget definierades en skrotbåt som "...en båt som med hänsyn till skick, den tid som den har legat på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergiven och som uppenbarligen har ringa eller inget värde."¹¹

Något lagförslag landade dock aldrig på riksdagens bord och de problem som identifierades kvarstår i allt väsentligt idag.

2 ÄGARFRÅGAN

2.1 ÄGARENS ANSVAR

Som utgångspunkt är det ägaren till en båt som är ansvarig för att den bärgas, flyttas, skrotas eller på annat sätt tas om hand för att undvika problem för omgivningen. När det i det följande talas om ansvar för andra aktörer är det alltid ur perspektivet att ägaren är okänd eller av annan anledning inte går att utkräva ansvar av. För att kunna lägga ansvaret på ägaren så behöver ägaren vara känd, vilket är ett problem då det saknas ett register för fritidsbåtar och ägarskapet därmed är lätt att dölja för den som inte vill stå för kostnader kopplade till omhändertagande av uttjänta båtar. För myndigheter som vill bärga och skrota båtar krävs i många fall att de först tar över ägandet innan de kan gå vidare och praktiskt ta hand om båten. Reglerna som hanterar frågan om ägandet av upphittade båtar har kallats "särdeles oklara"¹² och beroende på om sjöfyndslagen eller hittegodslagen blir tillämplig är handlingsalternativen också olika.

⁷ Statskontoret (2008) s. 61

⁸ Naturvårdsverket (2011), *Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar*, ärendenummer: NV-01515-10

⁹ Miljödepartementet (2012) Remiss M2012/1824/R angående *Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar*. Remiss utsänd 2012-07-06

¹⁰ Miljödepartementet (2012) s. 13

¹¹ Miljödepartementet (2012) s. 17

¹² Tiber, Hugo, *Båtfynd – ett dimmigt rättsområde*, SvJT 2020 s 288 (s 288)

Många av de fall som tas upp i utredningen blir extra problematiska på grund av att det saknas en känd ägare, men även när det finns en känd ägare kan det vara svårt att hantera situationen, vilket visas i fallet Sundland som presenteras närmare i avsnitt 4.1.4.

2.2 BETYDELSEN AV OM ÄGAREN ÄR KÄND

När det rör frågan om att skrota eller återvinna uttjänta båtar och fiskeutrustning är ägarfrågan (när ägaren är okänd) väsentlig som ett hinder mot effektivt arbete med att flytta och skrota sådant som inte längre används. Fyndlagstiftningens huvudfråga är vem som är, eller kan bli, ägare till ett föremål. I sjöfyndslagen handlar det om fartyg och tillhör till fartyg som är övergivna och finns i vattnet eller har strandat. I hittegodslagen regleras övriga fynd. Utgångspunkten i lagstiftningen är att någon som hittar ett föremål vill göra anspråk på det, eller i alla fall få bärgarlön eller hittelön.

För uttjänta båtar och fiskeutrustning saknas egentligen incitament för att överta ägande till föremålen, då detta främst innebär kostnader för återvinning eller skrotning. Att frågan om ägande ändå blir relevant beror på att det finns lagstiftning som hindrar myndigheter från att flytta och småningom skrota föremålen så länge ägandet är oklart. Eftersom det saknas generella befogenheter att agera för att omhänderta uttjänta båtar så är en väg framåt för den som vill undanskaffa en fritidsbåt att först se till att bli ägare till båten för att därefter kunna skrota den vid behov. Här är fyndlagstiftningens regler ett hinder mot ett effektivt omhändertagande av fritidsbåtar. Syftet med lagstiftningen är att skydda ägarens intressen men i praktiken saknas ofta ett intresse från ägarens sida när båten eller fiskeredskapet är uttjänt och övergivet.

2.3 SJUNKEN, DRIVANDE ELLER UPPDRIVET PÅ STRANDEN (SJÖFYND)

2.3.1 Var görs sjöfynd?

Båtar som hittas i vatten eller uppspolade på stranden regleras primärt i sjöfyndslagen. I sjöfyndslagen finns en skyldighet, för den som bärgar en båt eller redskap eller gods som tillhör en båt, att anmäla fyndet till Polisen, Kustbevakningen eller Tullverket.¹³ Att bara se en övergiven båt ligg någonstans medför alltså inte anmälningsskyldighet. Polisen ska sedan besiktiga och kungöra fyndet i Underrättelser för sjöfarande varefter ägaren ska ges till känna inom 90 dagar.¹⁴ Om ägaren inte ger sig till känna inom den angivna tiden tillfaller fyndet bärgaren.¹⁵ Det är den enkla versionen av hur äganderätten kan övergå till en upphittare, exempelvis en kommun som vill skrota en båt.

Sjöfyndslagen tillämpas i havet, inom skärgården eller vid kusten och i segelbara insjöar, floder eller kanaler.¹⁶ Tillämpningsområdet har sett likadant ut sedan 1800-talet med vissa språkliga uppdateringar på vägen.¹⁷ Att definiera tillämpningsområdet i havet är inte ett stort problem, däremot är det svårare att ange var gränsen går för vilka inlandsvatten som

¹³ 1 § Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd (sjöfyndslagen)

¹⁴ 3 § sjöfyndslagen

¹⁵ 4 § sjöfyndslagen

¹⁶ 1 § sjöfyndslagen

¹⁷ Tiberg (2020) s 290

är att betrakta som segelbara. Tiberg diskuterar tillgänglig praxis och konstaterar att den inte klargör hur ”segelbara vatten” i sak ska tolkas.¹⁸ I en hovrättsdom angående sjön Finjan i Skåne bedömde domstolen att sjön var segelbar, medan tingsrätten i samma ärende hade konstaterat att det inte var fråga om sjöfynd eftersom nyttotrafik inte kunde nå sjön Finjan från havet.¹⁹ Polisens egen praxis ska även efter hovrättens dom ha varit att dra gränsen vid vad som är nåbart från havet med nyttotrafik, men efter ändringar 2018 hänvisas till avgörandet i fallet med sjön Finjan och därmed borde det vara så att alla vatten som är farbara ska räknas in i sjöfyndslagens område.²⁰ För en vidare tolkning av segelbara vatten talar också Karnovs kommentar till sjöfyndslagen, där det hänvisas till definitionen av inre vatten i lagen om Sveriges sjöterritorium där det i sin tur anges att inre vatten omfattar insjöar, vattendrag och kanaler.²¹ Av Polisens interna riktlinjer framgår inte tydligt vad de anser gälla, men de hänvisar till rättsfallet från Finjan och därmed är den tolkning som ligger närmast till hands att alla sjöar som går att färdas på med båt omfattas av sjöfyndslagens bestämmelser.²² Säkert är i vart fall att de större sjöarna och vattendragen som kan trafikeras från havet omfattas av sjöfyndslagen, medan det är mer oklart var gränsen går för mindre vatten utan farbar kontakt med havet. För att undvika problem är det lättast för upphittaren att fynd hanteras som sjöfynd i de fall som osäkerhet råder. Utöver det är det polisens ansvar att i sin myndighetsutövning att se till att ärendena sköts enligt rätt lagstiftning, men som framgår av redogörelsen så är det inte alla gånger lätt att avgöra.

2.3.2 När är en båt övergiven?

Sjöfyndslagen tar i sin ordalydelse sikte på ”övergivna” båtar och föremål, *sjunken, drivande eller uppdriven på land*.²³ Tiberg berör inte frågan om omhändertagande av skrotbåtar, men diskuterar begreppet övergiven, och konsekvenser av dess tolkning. Bland annat pekar Tiberg på det ”olyckliga” i polisens praxis som också accepterats av domstolar.²⁴ Exempelvis ett fall i Svea Hovrätt där den sjunkna båten inte sågs som övergiven eftersom den varit förtöjd men repet brustit i samband med att båten sjönk.²⁵ Polisens interna regler följer samma mönster; en förtöjd båt är inte övergiven.²⁶ Polisens arbete har i praktiken inte alltid följt riktlinjerna, vilket har resulterat i att JK flera gånger fällt polisen för att ha lämnat ut en båt till bärgaren när det enligt domstolarna praxis inte varit fråga om en övergiven båt och därmed inte heller sjöfynd.²⁷ Problemet med den

¹⁸ Tiberg (2020) s 290

¹⁹ Hovrätten över Skåne och Blekinge 20 november FT 859-03 respektive Hässleholms TR 17 mars 2003 mål FT 1706-02

²⁰ I de äldre allmänna råden RPSFS 2003:3, som alltså fanns kvar till 2018 gjordes följande bedömning: ”Med segelbara insjöar, floder och kanaler torde avses sådana farvatten som står i förbindelse med havet dock bara i de delar som de är farbara med fartyg i nyttotrafik.” I nuvarande handbok står det att det saknas en definition av vad segelbar betyder, både i lagtext och förarbeten, men att det i Hovrättens avgörande om sjön Finjan bedömts som att segelbar innebär att det är möjligt att ta sig fram med båt. Någon närmare kommentar ges inte utan det får antas att Polisen ansluter sig till hovrättens tolkning. Se PM 2018:40, *Polismyndighetens handbok om handläggning av ärenden om hittegods och andra fynd* s. 40

²¹ Se Berg, Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd 1 § Karnov (JUNO) (besökt 2022-11-16)

²² PM 2018:40, s 40

²³ 1 § sjöfyndslagen

²⁴ Tiberg (2020) s 291

²⁵ Svea Hovrätt, Mål DT 19/86, 30 maj 1986

²⁶ Tiberg (2020) s 291 med hänvisning till RPSFS 2003:2 och numera i PM 2018:40 p 19.4.2

²⁷ Tiberg (2020) s 292

snäva tolkningen av när en båt är övergiven, är att många båtar faller utanför sjöfyndslagets räckvidd och även om de saknar värde kan de inte byta ägare så att de kan skrotas. De riskerar att bli stående, eller behöver tas om hand i en rättslig gråzon i de fall ägaren är okänd. Sådana båtar kan istället utgöra hittegods, se vidare i avsnitt 2.3.

2.3.3 Undantag från sjöfyndslagets krav

Undantag för kravet på kungörelse finns, antingen om det efter besiktning framgår att kostnader för bärgning, vård och försäljning är så stora att skälig bärgarlön inte kan betalas ut, eller om värdet understiger 100 kr.²⁸ Om en båt bärgas, och det vid polisens besiktning framkommer att värdet inte är tillräckligt för att täcka kostnader för bärgning, vård, försäljning och bärgarlön får polisen omedelbart lämna ut fyndet till bärgaren. En stor del av det spökgarn som plockas upp saknar värde och kan därmed hanteras genom undantaget, men ska formellt sett synas av polisen först. Även ett antal övergivna fritidsbåtar bör kunna falla under det undantaget, eftersom kostnaderna för bärgning med mera ofta torde överstiga båtens värde. Det kan i och för sig tyckas en aning bakvänt att resonera på det sättet eftersom det inte särskilt ofta är fråga om att båtar ska säljas utan snarast skrotas och att den som vill flytta båten därför inte gör anspråk på bärgarlön. Med nuvarande lagstiftning är det ändå en väg för att underlätta administration och långa handläggningstider för omhändertagandet.

2.4 HITTEGODS

2.4.1 Båtar på land eller i vatten när de inte är sjöfynd

Ofta kan båtar klassas som hittegods om det inte faller in under definitionen av sjöfynd.²⁹ När det gäller båtar som ligger på land omfattas dessa generellt av hittegodslagen och kan inte utgöra sjöfynd. Hittegodslagen har inte någon begränsning i fråga om platsen för fyndet. Det råder även andra förutsättningar för att kunna kalla något för upphittat, än enligt sjöfyndslagen. För hittegods är det fråga om egendom som inte är i någons besittning. Det har ansetts vara tillräckligt att båten inte är i ett läge där ägaren skulle lämna den, i stället för att som i sjöfyndslagen handla om det snävare begreppet övergiven.³⁰ Polisen har vid flera tillfällen hanterat båtar som hittegods, ibland även förtöjda båtar vilket har föranlett Justitiekanslern att träda in och meddela att de gått för långt i förhållande till äganderätten.³¹ Problemet har varit att ägaren ansetts vara i besittning av båten och att övergången av ägandet som fynd därför har skett på felaktiga grunder. Det här problemet bör vara minimalt när det handlar om båtar som saknar värde och är skrotfärdiga. Ett eventuellt krav på ersättning för förlust från den tidigare ägaren blir då inte intressant. Tiberg landar i att det borde finnas någon form av tecken på förfall, att båten legat väldigt länge på samma plats eller att den sjunkit för att den ska kunna klassas som hittegods.³² Det är en rimlig slutsats som också är användbar som riktmärke

²⁸ 6 och 7 §§ sjöfyndslagen

²⁹ Tiberg (2020) s 292

³⁰ Tiberg (2020) s 292

³¹ Tiberg (2020) se s 293 not 47 för referenser till JKs beslut.

³² Tiberg (2020) s 293

för när åtgärder ska vidtas mot nedskräpande båtar.

2.4.2 Bortkastade och värdelösa saker

För hittegods finns en etablerad praxis att undanta fynd som anses bortkastade, övergivna eller i det närmaste värdelösa.³³ Utrymmet bör kunna utnyttjas i fall där det är tydligt att den tidigare ägaren gjort sig av med båten, eller den är i ett så förfallet skick att värdet är mycket lågt. Någon specifik gräns är svår att identifiera, och rekommendationen måste vara att utnyttja det här utrymmet med försiktighet, eftersom risken annars är att det kan sluta som de många fall där Polisen kritiserats av JK för att gå utöver sina befogenheter.

2.5 CENTRALA SKILLNADER MELLAN SJÖFYND OCH HITTEGODS

För sjöfynd är det obligatoriskt att kungöra fyndet och söka efter ägare, bortsett från de redovisade undantagen. För hittegods finns inte motsvarande krav, men om båten har ett värde så är det möjligt att kungöra även sådana fynd. För den som anmäler är det centralt att allt som utgör sjöfynd och bärgas eller tas om hand ska anmälas till polisen. De undantag som finns i sjöfyndslagen gäller huruvida ägare måste sökas och om väntetiden om 90 dagar ska tillämpas. Beslut om undantagen, både för sådant som är värt under 100 kronor och när skälig bärgarlön inte täcks, ska fattas av polismyndigheten. Även om värdet är under 100 kronor ska alltså anmälan göras och det är polisen som gör bedömningen om undantaget är tillämpligt eller inte.

För hittegods finns som nämnts ett utrymme att inte undanta fynd som anses bortkastade, övergivna eller i det närmaste värdelösa. Detta är till skillnad från i sjöfyndslagen inte reglerat i lagen utan kommer till uttryck i förarbeten och äldre domstolspraxis. Gränsdragningen är därför lite mindre klar, men en kontakt med polisen är att rekommendera även för hittegods för att så långt möjligt undvika risken för rättsligt efterspel.

2.6 EGENMÄKTIGT FÖRFARANDE – VAD ÄR PROBLEMET EGENTLIGEN?

Mycket av problemen med omhändertagande av fritidsbåtar är förknippat med frågan om ägande. Att ta hand om en skrotfärdig båt är primärt ägarens ansvar, men det är i många fall inte möjligt att hitta ägaren till en specifik båt. Kostnader som kan uppkomma i samband med bärgning och skrotning är ett skäl till att ägare undviker att ge sig till känna. I brist på känd ägare finns det begränsningar för vad en myndighet eller markägare får göra för att bli av med båtar som behöver skrotas. När en känd ägare saknas behöver den som vill omhänderta en skrotbåt stöd i lagstiftningen för att agera, antingen genom att ägandet övertas eller genom att det finns regler som ger rätt att under vissa omständigheter flytta och slutligen skrota en båt.³⁴

Behovet av att gå via fyndlagstiftningen beror på att flyttning och skrotning av båtar annars kan utgöra brott. Brottet egenmäktigt förfarande innebär att utan lov ta någon

³³ Se Berg, Lag (1938:121) om hittegods, 1 § Karnov (JUNO) (besökt 2022-12-16) med hänvisning till äldre förarbeten och praxis: NJA II 1938 s. 743 och 747, NJA 1952 s. 177. I rättsfallet från 1952 uttalar HD att det ska vara fråga om situationer där det saknas ägare eller värdet är så lågt att det vore uppenbart orimligt med en anmälningsskyldighet.

³⁴ Frågan om befogenhet att agera utvecklas närmare i avsnitt 4

annans egendom, men inte i syfte att göra den till sin egen (vilket hade varit stöld) utan exempelvis för att skrota den.³⁵ Det finns ett par äldre rättsfall där frågan om egenmäktigt förfarande aktualiserats i samband med båtar och sjöfynd. I det ena fallet dömdes en man för egenmäktigt förfarande för att ha tagit en kanot som han (felaktigt) trodde användes i samband med tjuvfiske.³⁶ Ett annat fall rörde frågan om ett grundstött fartyg var övergivet och därmed kunde utgöra sjöfynd.³⁷ En central fråga i målet var när bärgning av fartyg eller fartygstillbehör kunde göras. Eftersom det inte förelåg akut fara för det bärgade godset och det inte fanns något godkännande från ägaren dömdes "bärgarna" för egenmäktigt förfarande i stället för att, som de själva tänkt, få bärgarlön för sin insats. Inget av de två fallen är direkt av karaktären omhändertagande av skrotbåt, men illustrerar att den som flyttar en båt löper risk att dömas för egenmäktigt förfarande.

I praktiken kan det tänkas att problemet inte är så stort när det rör skrotbåtar, eftersom konflikten med en (tidigare) ägare bör vara liten. Ett problem med ett sådant synsätt är att det kräver arbete i en rättslig gråzon, med hopp om att inte drabbas av juridiska konsekvenser. Att problemet med skrotbåtar faktiskt löses praktiskt trots medvetenhet om att det kan vara i strid med reglerna har framkommit i samtal med aktörer som hanterar sådana frågor. Risken för rättsliga konsekvenser har bedömts vara så pass liten att önskan att snabbt ta hand om båtar är starkare. Det här är ett tydligt exempel på hur reglerna inte är ändamålsenliga för att ta hand om uttjänta båtar utan i stället ett hinder i vägen för effektivt omhändertagande. Att olika aktörer ser det som ett realistiskt alternativ att till viss del kringgå lagkrav är inte önskvärt och antyder starkt att det behövs en anpassning av lagstiftningen för att möta behovet av att skrota nuvarande och framtida uttjänta båtar.

3 ANSVAR FÖR ATT OMHÄNDERTA OCH ÅTERVINNA

3.1 ÄGARENS ANSVAR

Ägaren till båten eller fiskeredskapen är den som har det primära ansvaret för att omhänderta sin egendom och se till att den inte orsakar skada eller skräpar ned. I linje med den miljörättsliga principen om att förorenaren ska betala så är det ägaren som har både praktisk och rättslig möjlighet att se till att båtar och fiskeredskap inte hamnar i ett sådant läge att de skräpar ned eller skapar andra oönskade effekter. Ansvaret för övriga aktörer är sekundärt, det vill säga, det inträder först när ägaren inte kan identifieras eller om ägaren inte kan förmås att vidta åtgärder för att förhindra problem. I det här avsnittet behandlas frågan om ansvar, medan frågan om befogenhet att utöva ansvaret tas upp i avsnitt 4.

3.2 AVFALL ENLIGT 15 KAP MILJÖBALKEN

³⁵ Brottet egenmäktigt förfarande finns i 8 kap. 8 § brottsbalken

³⁶ NJA 1978 s. 607

³⁷ NJA 1978 s. 157

3.2.1 När blir en båt eller fiskeredskap avfall?

En båt som lämnats åt sitt öde av ägaren är avfall enligt definitionen av avfall i miljöbalken: ”med avfall avses i denna balk varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.”³⁸ En avsiktligt dumpad båt är alltså avfall, men utöver det rör det sig ofta om en gråzon där det är mindre klart när någon avser att göra sig av med båten eller är skyldig att göra sig av med den. Har ägaren aktivt gjort sig av med båten? Eller har den snarast blivit liggande och succesivt övergått från brukad båt till vad som eventuellt kan klassas som avfall? Frågan har behandlats i rättsfall om nedskräpning och praxis från domstolarna.

Ägaren till en skrotfärdig båt eller ett uttjänt fiskeredskap är att betrakta som avfallsproducent enligt miljöbalken.³⁹ Det är avfallsproducenten som har det primära ansvaret för att ta se till att avfallet tas om hand på rätt sätt.⁴⁰ En båtägare som tänker göra sig av med sin båt (eller redan har gjort det) har alltså det rättsliga ansvaret för att det görs korrekt genom att båten lämnas till en mottagare som kan se till att den tas om hand på rätt sätt.

3.2.2 Kommunalt avfall?

Kommunens ansvar för avfallshanteringen omfattar kommunalt avfall (hushållens avfall samt avfall från andra källor som till art och sammansättning liknar hushållens avfall).⁴¹ Om fritidsbåtar anses utgöra kommunalt avfall är det kommunernas ansvar att ta emot dem för återvinning eller bortskaffning. För att hävda att kommunen är ansvarig för att ta hand om skrotbåtar utifrån avfallsreglerna så krävs alltså att båtar klassas som kommunalt avfall.⁴²

Huruvida fritidsbåtar ska räknas som kommunalt avfall har varit omtvistat.

Naturvårdsverket har under våren 2023 i sin vägledning gjort bedömningen att uttjänta fritidsbåtar inte är kommunalt avfall.⁴³ Möjligen kan ändå mindre kanoter, surfingbrädor och liknande betraktas som hushållsavfall och därmed kommunalt ansvarsområde.

Båtar omfattas inte av undantagsparagrafen i 15 kap. 3 § miljöbalken, där exempelvis bilar undantas från vad som är kommunalt avfall. Det skulle motsatsvis kunna tala för att båtar omfattas av begreppet. Det finns heller ännu inte något producentansvar för båtar.

I avfallskoderna i avfallsförordningen (2020:614) finns inte någon punkt som tydligt omfattar fritidsbåtar.⁴⁴ Ett alternativ är att de klassificeras som fordon. Uttjänta fordon och fordonsdelar klassificeras enligt *Avfall som inte anges på annan plats i förteckningen – Uttjänta fordon från olika transportmedel (även maskiner som inte är avsedda att användas på väg) och avfall från demontering av fordon och från underhåll av fordon.*

³⁸ 15 kap. 1 § miljöbalken

³⁹ Begreppet ursprunglig avfallsproducent definieras som den som ger upphov till avfall i 15 kap. 4 § miljöbalken.

⁴⁰ 15 kap. 11 a § miljöbalken

⁴¹ 15 kap. 20 § miljöbalken

⁴² Se 15 kap. 3 § miljöbalken

⁴³ Naturvårdsverket, Vägledning till definitionen av kommunalt avfall, version 2

⁴⁴ Olika avfallsslag klassificeras enligt en avfallskod, EWC-kod, som är gemensam inom EU. Avfallskoderna finns i bilaga 3 till avfallsförordningen (2020:164) och är indelade i 20 kapitel.

och avfall från demontering av fordon och från underhåll av fordon.⁴⁵ Problemet med den tolkningen är att fordon på annat håll definieras som motorfordon avsedda att användas på väg.⁴⁶ Båtar kan alltså inte anses ingå i den kategorin.

Enligt direktivet om uttjänta fordon används avfallsdefinitionen för att avgöra om ett fordon ska anses vara uttjänt eller inte.⁴⁷ Avfall är då sådant ”som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med”.⁴⁸ Det är som synes samma definition av avfall som i den svenska miljöbalken.⁴⁹ Hur avfall i form av båtar ska hanteras är däremot en i stort oreglerad fråga. Det är inte kommunalt avfall, producentansvar saknas och det finns ingen aktör som är skyldig att arbeta för att uttjänta fritidsbåtar omhändertas på ett korrekt sätt.

3.3 NEDSKRÄPNING

3.3.1 Vad är en skrotbåt?

I relation till frågan om nedskräpning är det centralt att försöka bringa ordning i vad som kan utgöra en skrotbåt, och därmed när det finns ett behov av att omhänderta och skrota den.⁵⁰ I ett äldre förslag till lag om flyttning av båtar definierades en skrotbåt som ”båt som med hänsyn till sitt skick, den tid som den har legat eller varit uppställd på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergiven och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.”⁵¹ Många av de båtar som upplevs som nedskräpande passar in i definitionen, men alla är inte nödvändigtvis av ringa eller inget värde. Exakt när nedskräpningen inträder är en fråga utan tydligt svar.

3.3.2 Ägaransvar

15 kap. 26 § miljöbalken förbjuder nedskräpning, vilket det alltså kan vara fråga om när en båt blir liggande antingen i vatten eller på land. Det måste inte vara fråga om avfall för att klassas som nedskräpning – det räcker med att båten eller fiskeredskapen upplevs förfulande och nedskräpande.⁵² Det betyder i sin tur att frågan om nedskräpning är platsberoende. En båt som ligger på en badstrand bör kunna ses som nedskräpande nästan oavsett skick, medan samma båt lagd vid en kaj i stället är ett naturligt inslag på den platsen.

När det gäller mindre fritidsbåtar så finns det i många sjöar en etablerad praxis att det bara är att dra upp båten i strandkanten och ha den där, oavsett markägarförhållandena.

⁴⁵ Avfallsförordningen (2020:614) avfallskapitel 16 01

⁴⁶ Art 2.1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon

⁴⁷ Se artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon, som hänvisar vidare till art. 1 a i RÅDETS DIREKTIV av den 15 juli 1975 om avfall (75/442/EEG)

⁴⁸ Art 1 a i RÅDETS DIREKTIV av den 15 juli 1975 om avfall (75/442/EEG)

⁴⁹ 15 kap. 1 § miljöbalken

⁵⁰ Utöver vad som anses nedskräpande så har frågan om vad som är att anse som en skrotbåt inte rättslig relevans i dagsläget, i brist på direkta befogenheter kopplade till att en båt bedöms vara uttjänt. Att frågan ändå behandlas här beror på att det är sådant som kan kategoriseras som skrotbåtar som är problematiska och därmed finns också ett behov av att klargöra vad det är som diskuteras.

⁵¹ 2 § I lagförslaget i Promemoria med ärendenummer M2012/1824/R

⁵² se Prop. 1997/98:45 s 201 där regeringen uttalade: ”Med skräp avses bl.a. plåt, glas, plast, papper, avfall eller annat liknande. Med plåt kan exempelvis avses bilvrak eller delar från sådana. Något krav att skräpet skall vålla otrevnad eller skada föreligger inte.”

När sådana båtar övergår från att vara bruksföremål till att bli nedskräpning är en knepig fråga och i brist på uttryckliga förbud för sådan båthantering så är det otydligt för såväl båtägare som för tillsynsmyndigheter när ansvaret för att städa upp faktiskt inträder. Rent praktiskt har det av flera kommuner lösts så att båtar har lappats och information har gått ut till allmänheten om att en städinsats kommer att genomföras. Båtarna har anmälts som hittegods och om ingen ägare gett sig till känna har ägandet övergått till kommunen efter 90 dagar i enlighet med hittegodslagen. Därefter har kommunen antingen skrotat båtarna eller kunnat sälja dem om de är i ett brukbart skick.

Nedskräpning är också straffbart med upp till ett års fängelse.⁵³ Om nedskräpningen anses vara mindre allvarlig är högsta straffet istället böter.⁵⁴ Straffvärdet innebär att nedskräpning som brott preskriberas efter två år.⁵⁵ Preskriptionstiden för nedskräpning börjar enligt en dom i Högsta domstolen löpa när den nedskräpande effekten inträder.⁵⁶ Precis när det sker är inte alldeles klart, men för kommunerna gäller att anmälan ska göras om det finns anledning att anta att ett brott har begåtts. Om det *kan* vara fråga om nedskräpning ska detta alltså formellt sett anmälas.⁵⁷

3.3.3 Markägarens ansvar

Utöver båtägaren kan även markägare hållas ansvariga för nedskräpning. Markägarens ansvar är begränsat och sedan ett rättsfall 2006 i mark- och miljööverdomstolen uppfattas det allmänt som att det krävs någon form av medgivande, eller möjligen passiv acceptans, från markägarens sida för att ansvaret ska läggas där om avfallsproducenten inte är känd. Fallet rörde avfall som dumpats på en större skogsfastighet utan ägarens medgivande och där ägaren anmält problemet till kommunen. Domstolen bedömde att det inte var rimligt att lägga ansvaret på markägaren utan kommunen fick i enlighet med bestämmelserna i gaturenhållningslagen stå för städningen.⁵⁸ Markägarens möjligheter att förhindra nedskräpning påverkar alltså bedömningen av ansvarets omfattning. En markägare som upplåtit sin mark för förtöjning eller förvaring av en båt kan med stor sannolikhet göras ansvarig för en situation där båten blir nedskräpande.

3.3.4 Kommunernas ansvar

Utöver att kommunerna som markägare kan bli ansvariga för att städa har de ett allmänt ansvar att hålla områden där allmänheten får färdas fritt hålls i ett skick som ”med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäliga anspråk.”⁵⁹ Ansvaret är subsidiärt; om det finns någon annan aktör som ska omhänderta en uttjänt båt så faller kommunens ansvar.

Kommunens ansvar är som sagt subsidiärt i förhållande till andra aktörer som kan ha ansvar för nedskräpningen och Avfall Sverige framhåller att kommunen måste ha en

⁵³ 29 kap. 7 § miljöbalken

⁵⁴ 29 kap. 7a § miljöbalken

⁵⁵ Preskriptionsreglerna återfinns i 35 kap. 1 § brottsbalken

⁵⁶ NJA 1992 s 126

⁵⁷ 26 kap. 2 § miljöbalken

⁵⁸ MÖD 2006:63

⁵⁹ 4 § Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning

ansvarsfull ekonomi, vilket ska vägas mot behovet av att på ett bra sätt ta hand om de övergivna båtar som finns. Tilläggas kan också att kommunen i de här processerna kan bli sittande på flera stolar, där miljöförvaltningen som utövar tillsynen ställer krav på andra kommunala förvaltningar att hantera frågan om nedskräpning.⁶⁰

Slutligen kan sägas att frågan om nedskräpning i stort sett fungerar enligt principen ”syns det inte så finns det inte”. Om inte kommunen själv aktivt driver frågan om nedskräpande båtar och fiskeredskap blir arbetet beroende av att markägare eller allmänheten driver på för att få områden städade. I en enkät från EcoLoop i projektet kartläggning av fritidsbåtar har Sveriges kommuner angett väldigt olika omfattning av problemet med uttjänta och övergivna fritidsbåtar.⁶¹ Även om förutsättningarna är olika med antal sjöar och eventuell kust så är det sannolikt så att även uppmärksamheten frågorna fått i olika kommuner skiljer sig åt. Utan aktivt sökande efter uttjänta båtar blir kommunens bild av problemet sannolikt att det inte är så omfattande.

3.4 FLYTTNING AV VRAK

3.4.1 Enligt sjölagen

Under vissa förutsättningar är Sjöfartsverket ansvariga för att se till att vrak flyttas av ägaren, eller om det inte är möjligt, att Sjöfartsverket själva genomför flyttningen.⁶² Något allmänt krav på att bärga eller flytta vrak finns inte i svensk lagstiftning. Möjligen kan sjunkna båtar klassas som nedskräpning och krav ställas den vägen. Mot det talar att det finns specifika regler som behandlar vrak, och att det inte finns något definitivt ansvar för ägaren till en båt att bärga en sjunken båt.

4 BEFOGENHET

4.1 NEDSKRÄPNING

En sak är att ha ansvar för att hantera nedskräpning som i föregående avsnitt. Att ha rättslig befogenhet att agera för att hindra eller motverka nedskräpning är något annat. I det här avsnittet presenteras primärt kommunernas möjligheter att kräva att ägaren tar hand om nedskräpande båtar eller att själva bärga och skrota när ägaren av någon anledning inte tar sitt ansvar. Dels är frågan om när nedskräpning uppstår knepig, vilket strax ska exemplifieras genom ett fall, dels kvarstår problemet med ägandet av skrotbåtarna. För att fullgöra skyldighet att städa efter nedskräpning kan kommunen alltså behöva gå omvägen via sjöfynds- eller hittegodslagen för att undvika att begå lagbrott i samband med omhändertagandet.

⁶⁰ Ett fall där både kommunens subsidiära ansvar och den kommunala dubbelheten diskuteras är

⁶¹ Siffrorna varierar mellan 0 och flera hundra båtar per kommun.

⁶² Se nedan i avsnitt 5.2.2

4.1.1 Befogenhet som tillsynsmyndighet

Kommunens möjligheter att agera när ägaren till en nedskräpande båt är känd bygger på tillsynsansvaret enligt miljöbalken. Kommunen är ansvarig för tillsynen av avfallshanteringen inom kommunens gränser.⁶³ När det gäller miljöfarlig verksamhet, vilket vattenbruk generellt är, så är kommunen även där tillsynsmyndighet. Befogenheten som tillsynsmyndighet regleras i 26 kap. miljöbalken och det främsta verktyget är att utfärda förelägganden om att följa miljöbalkens regler.⁶⁴

4.1.2 Handräckning av Kronofogdemyndigheten

För att genomföra åtgärder när kommunen (eller annan som vill flytta båten) inte är ägare begärs handräckning av Kronofogdemyndigheten för att verkställa nödvändig flyttning och eventuell skrotning. Är det fråga om nedskräpning och ägaren inte följt ett föreläggande om att flytta båten kan verkställighet sökas hos Kronofogden. Kommunen kan som nämnts ställa sådana krav och de är rättsligt verkställbara – de kan alltså användas som grund för Kronofogdens handräckning.⁶⁵

Inför ansökan om handräckning är det viktigt att ha en dialog med Kronofogden för att undvika situationer där det uppstår formella hinder mot att verkställa ett beslut. En situation som förekommit i Stockholmsområdet är att föreläggandet har innehållit ett krav att flytta båten från en viss fastighet, och när Kronofogdens upphandlade utförare kommer dit så har båten flyttats till grannfastigheten, vilket innebär att föreläggandet inte längre är formellt användbart. Ett sätt att hantera detta är att ange ett större geografiskt område för varifrån båten ska transporteras bort, exempelvis ett vattenområde eller inom kommunens gränser.⁶⁶

Hur kostnaderna fördelas är en praktiskt viktig fråga i samband med handräckning. Huvudregeln är att svaranden (båtägaren) ska stå för kostnaderna.⁶⁷ I situationer där ägaren är okänd, eller saknar egendom som går att utmäta blir i stället sökanden ansvarig för kostnaderna gentemot staten.⁶⁸ Kommunen, eller den som annars sökt om handräckning, kommer alltså i många fall att behöva stå för kostnaderna i samband med Kronofogdens insatser. Hur långt betalningsansvaret för sökanden sträcker sig har prövats av Högsta domstolen i ett ärende där en markägare ansökte om handräckning för att få ett fartyg flyttat.⁶⁹ I fallet konstaterade domstolen att sökandens ansvar för kostnaden beror på hur beslutet som ska verkställas ser ut. I det här fallet hade bolaget som ägde marken ansökt om att båten skulle flyttas från deras kaj, men Kronofogden hade efter kontakt med ägaren gått vidare och skrotat fartyget. Frågan var därefter om kostnaderna för skrotningen skulle betalas av sökanden eller staten, via Kronofogdemyndigheten (ägaren till båten hade inte utmätbara tillgångar för att kunna bekosta ärendet). Högsta domstolen fastslog att sökanden fick stå för kostnaderna för flyttningen, som de ansökt om, medan

⁶³ Tillsynsansvaret anges i 26 kap. 3 § miljöbalken

⁶⁴ 26 kap. 9 § miljöbalken

⁶⁵ 26 kap. 17 § miljöbalken

⁶⁶ Personlig kommunikation, Per-Olof Walldén, Kronofogdemyndigheten

⁶⁷ 17 kap. 8 § utsökningsbalken

⁶⁸ 17 kap. 2 § utsökningsbalken

⁶⁹ NJA 2017 s. 1033

Kronofogden fick stå för skrotningen.

4.1.3 Befogenhet som ansvarig att städa

När ägare saknas, kan det som nämnts bli kommunens ansvar att åtgärda nedskräpningen.⁷⁰ När ägaren är okänd är kommunens befogenhet att flytta båten ändå begränsad av äganderätten. Även om en båt är nedskräpande kan inte kommunen direkt flytta eller skrota den. För att få flytta båten krävs formellt att båten anmäls som sjöfynd eller hittegods och därefter övergår i kommunens ägo efter tre månader om ägaren inte hittats. Här finns alltså ett glapp i lagstiftningen mellan å ena sidan ansvaret att ta hand om problemet och å andra sidan de rättsliga möjligheterna att agera snabbt och effektivt.

4.1.4 Fallet Sundland – ett typexempel

Ett fall som kan illustrera problemen som uppstår även där ägaren är känd, rör visserligen inte en fritidsbåt, men utmaningarna skulle vara desamma även om så var fallet.⁷¹ Ett fartyg hade gått på grund i Öresund och blivit stående där då ägaren saknade ekonomiska medel för att genomföra en bärgning. Fartyget ansågs inte utgöra någon fara som krävde flyttning enligt sjölagens regler och blev därför stående.⁷² Kommunens möjlighet att agera ansågs ligga i att beivra nedskräpning, och då uppstod frågan om vid vilken tidpunkt fartyget kan klassas som nedskräpning. I vart fall gjorde kommunen bedömningen att det inte omedelbart var fråga om nedskräpning.

Vid besök ca 2,5 år efter att fartyget gått på grund konstaterade kommunen att skicket var sådant att fartyget, mot ägarens påstående, borde kunna betraktas som avfall, eller åtminstone nedskräpning. Kommunen åtalsanmälde nedskräpningen och riktade samtidigt ett föreläggande till ägaren om att flytta fartyget och omhänderta det som avfall eller bärga det. Åklagarmyndigheten lade ner ärendet på grund av preskription.⁷³ Även om själva vitesföreläggandet aldrig ifrågasattes uppstod problem när kommunen begärde att vitet skulle dömas ut, eftersom mark- och miljödomstolen ansåg att det inte visats att nedskräpning förelåg. Efter överklagan till mark- och miljööverdomstolen fick kommunen rätt.⁷⁴ Ytterligare problem tillstötte när kommunen försökte få föreläggandet verkställt av Kronofogdemyndigheten på grund av att ägaren inte följt föreläggandet. Ärendet gick en vända till i domstol innan det upphandlades en bärgning som till slut verkställdes under augusti och september 2014, nästan fyra år efter att båten först gått på grund.⁷⁵

Utöver det mycket segdragna arbetet för att få bort båten från grundet, landade kostnaden

⁷⁰ Se avsnitt 3.2.3 samt 4 § lagen om gaturenhållning m.m.

⁷¹ Fallet rör fartyget Sundland och en omfattande genomgång av turerna finns att läsa i: Hjärne Dalhammar, A. & Dalhammar C. (2016) *Fallet Sundland: Rättsliga frågeställningar vid bortskaflande av båt*, Nordisk miljörettslig tidskrift, 2016:1 s 61

⁷² Kustbevakningen tömde båten på bränsle och kemikalier snart efter grundstötningen. Se Hjärne Dalhammar & Dalhammar (2016) s 62

⁷³ Se Hjärne Dalhammar & Dalhammar (2016) s 63. Preskriptionstiden ansågs av åklagaren börja löpa när fartyget gick på grund, vilket kommunen motsatte sig eftersom de ansåg att brottet nedskräpning inte var fullbordat vid det tillfället. Enligt äldre praxis, NJA 1992 s 126, är nedskräpning inte heller ett perdurerande (pågående) brott, utan anses vara begått när nedskräpningen uppkommer.

⁷⁴ Se MÖD 2014:41

⁷⁵ Hjärne Dalhammar & Dalhammar (2016) s 67

på närmare 1 miljon kronor på miljöförvaltningen eftersom ägaren inte hade några ekonomiska förutsättningar att betala.⁷⁶ Ärendet är kanske inte helt genomsnittligt till sin karaktär, men visar ändå tydligt att det saknas effektiva verktyg för att hantera båtar som faller under kategorin nedskräpning. Trots att det fanns en känd ägare fick kommunen stå för kostnaderna och tvingades dessutom vänta länge med att vidta åtgärder.

4.2 FARLIGA VRÅK

Sjöfartsverket har befogenhet enligt 11 a kap sjölagen att ställa krav på att vrak som utgör en fara ska flyttas eller tas omhand så att faran upphör. I första hand gäller det som tillsynsmyndighet att ställa krav på ägaren att agera, men Sjöfartsverket har också möjlighet att själva flytta vrak om ägaren inte gör det.⁷⁷

4.3 BÄRGNING

Bärgning enligt 16 kap. sjölagen är främst intressant för beräkningen av bärgarlön som är en faktor i bedömningen av om ett sjöfynd ska kungöras eller om ägandet kan övergå direkt.⁷⁸

Bärgning förutsätter fara för fartyget eller egendomen. Någon rätt, eller befogenhet att bärga ges inte av reglerna i 16 kap. sjölagen. I ett äldre rättsfall har HD uttalat att det krävs någon form av direkt fara för att bärgning utan ägarens samtycke ska få göras.⁷⁹ I regel gäller för sjunkna båtar att de inte direkt riskerar att försämrats om inte åtgärder vidtas och därmed saknas incitament för akut bärgning.⁸⁰ Utöver reglerna om flyttning av fartyg i 11 a kap. sjölagen eller flyttning i allmänna hamnar saknas alltså sjörättsliga regler för att antingen kräva bärgning eller genomföra den på ägarens bekostnad.

4.4 FLYTTNING

4.4.1 Flyttning i allmän hamn

I en allmän hamn är det möjligt att flytta fartyg om de ”hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter.”⁸¹ Vilka hamnar som är allmänna hamnar beslutas av Sjöfartsverket.⁸² Fartyget får inte flyttas utan att ägaren först har underrättats och fått möjlighet att själv flytta fartyget, utom om det är brådskande då underrättelsen kan göras efter flyttning.⁸³ Om ägaren är okänd kan underrättelsen göras genom kungörelsedelgivning i Post- och Inrikes Tidningar, Sjöfartsverkets Underrättelser för sjöfarande och anslås på båten.⁸⁴ Det finns alltså möjligheter att flytta båten även när ägaren inte är känd, och i vart fall när det är

⁷⁶ Hjärne Dalhammar & Dalhammar (2016) s 68

⁷⁷ Se vidare i avsnitt 5.2.2

⁷⁸ Se avsnitt 2 angående reglerna i sjöfyndslagen.

⁷⁹ Se NJA 1978 s 157 där domstolen bland annat säger ”Ägarens samtycke för bärgning bör därför krävas om det kan inhämtas utan risk för att faran under tiden blir överhängande”

⁸⁰ Tibergh, Hugo, m.fl. (2020). *Praktisk sjörätt*, Stockholm: Jure Förlag AB. s 165

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

⁸² Se SJÖFS 2013:4 Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar. I registret finns kartutsnitt som visar de allmänna hamnarnas läge och omfattning.

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

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

brådskande. Kostnaderna för flyttning ska ägare eller redare stå för och hamnen har rätt att hålla kvar fartyget tills betalning har gjorts alternativt sälja fartyget för att täcka kostnaderna, dock tidigast tre månader efter underrättelse om flyttning.⁸⁵

4.5 JÄMFÖRELSE MED LAGEN OM FLYTTNING AV FORDON I VISSA FALL

I dag saknas verktyg för kommuner, polisen, länsstyrelserna, kustbevakningen och andra som kan fullgöra uppgifter i att bärga, transportera och se till att båtar skrotas. Det finns ingen möjlighet att fatta beslut om att en båt är i ett skick som gör att den bör skrotas som får en äganderättslig verkan, utan myndigheterna är hänvisade till fyndlagstiftningen för att först tillskansa sig ägandet av båtarna och sedan verkställa åtgärder fram till skrotning. En viss möjlighet finns i undantagsbestämmelserna i sjöfyndslagen att ta över ägandet för båtar som saknar värde, eller där bärgning och andra kostnader överstiger värdet.⁸⁶ Men många av skrotbåtarna som finns ligger inte inom ramen för den rådande tolkningen av vad ett sjöfynd kan vara och är därmed inte möjliga att hantera den vägen. Det är även så att sjöfyndslagen inte är skriven ur perspektivet att båtar ska skrotas, utan utgår från att det finns någon som är intresserad av att överta ägandet. Därmed är inte lagstiftningen anpassad till den situation som nu föreligger med ett ökande antal båtar som inte används och står i olika grad av förfall.

Det är i det här avseendet av intresse att jämföra med situationen som råder för vägfordon på land, som äger vissa likheter med fritidsbåtar. Jämförelsen med vägfordon haltar visserligen eftersom det finns ett fordonsregister och därmed i de flesta fall en känd ägare att utkräva ekonomiskt ansvar av för de kostnader som uppstår vid transport och skrotning. Trots olikheterna är jämförelsen intressant eftersom den visar på behovet av ett tydligt regelverk för omhändertagande av fordon som av olika skäl inte längre används som avsett. Samma behov finns för fritidsbåtar.

För jämförelsen med fritidsbåtar är det rätten att flytta på fordon under vissa omständigheter samt begreppet *fordonsvrak* som är av intresse. Fordonsvrak definieras som ett fordon som med hänsyn till skick, tid som det stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och uppenbarligen har ringa eller inget värde.⁸⁷ En central funktion med begreppet fordonsvrak är att en flyttning av sådana fordon medför att ägandet övergår till staten eller kommunen.⁸⁸ I och med det så får också myndigheterna möjlighet att direkt skrota fordonet och inte behöva vänta under den tid då en ägare ska eftersökas. Det underlättar skrotningen av uttjänta fordon betydligt jämfört med motsvarande situation för båtar.

En faktor att väga in i jämförelsen med fordon är fordonsregistret som gör frågan om vem som är ägare mindre problematisk. Det blir därmed färre fall där ägaren inte kan identifieras och i förlängningen krävas på kostnaderna för hanteringen av fordonsvraken.

⁸⁵ 5-7 §§ Lag (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn

⁸⁶ Se i avsnitt 2 angående sjöfyndslagen.

⁸⁷ 1 § 3 p lag om flyttning av fordon i vissa fall

⁸⁸ 6 § 2 st. lag om flyttning av fordon i vissa fall

Om inte ägaren avkrävs kostnaderna får staten eller kommunen enligt lagen betala.⁸⁹

Hur eventuella förändringar i lagstiftningen för båtar skulle kunna se ut ligger utanför den här rättsutredningens ramar, men lagen om flyttning av fordon visar på en av de luckor i lagstiftningen som bidrar till att göra insamlandet av fritidsbåtar ineffektivt. Lagen är också ett exempel på hur problemen med båtar som ligger på ”fel” platser skulle kunna hanteras.

5 UTTJÄNTA FRITIDSBÅTAR

5.1 PROBLEMETS OMFATTNING

I Sverige finns ett stort antal fritidsbåtar av varierande ålder. I Transportstyrelsens båtlivsundersökning 2020 beräknades antalet fritidsbåtar till omkring 950 000 stycken, varav cirka 865 000 beräknades vara i sjödugligt skick.⁹⁰ Även om siffrorna är uppskattningar finns det i alla fall ett stort antal båtar som antingen är i behov av större renovering eller färdiga för skrotning. Allt fler båtar förväntas också bli skrotfärdiga i takt med att 1970- och 80-talets många farkoster börjar nå slutet på sin livslängd.⁹¹ Medianvärdet för när en segelbåt är byggd är exempelvis 1984 vilket betyder att hälften av segelbåtarna är närmare 40 år eller äldre.⁹²

Det är önskvärt att undvika att båtar blir liggande under lång tid, oanvända och nedskräpande samt ger upphov till miljöproblem genom sönderfall i mikroplaster. Samtidigt är båtar ett oregrerat område vad gäller omhändertagande genom skrotning. Bristen på kunskap om båtarnas roll för produktionen av plastskräp är tydlig i Naturvårdsverkets rapport om plastflöden i Sverige, där det både saknas siffror på hur mycket plast nya båtar bidrar med, samt finns dålig kunskap om hur de återvinns.⁹³ Ett tecken på att båtarnas påverkan delvis är dåligt undersökt är att det i Naturvårdsverkets publikation *Plast i Sverige* saknas siffror på hur mycket plast som sattes på marknaden i form av båtar, medan exempelvis fiskeutrustning finns med som en egen kategori.⁹⁴

Flera gånger har försök gjorts till att effektivisera omhändertagandet av uttjänta fritidsbåtar. Tidigare utredningar finns från Statskontoret⁹⁵ och Naturvårdsverket.⁹⁶ Statskontorets utredning kategoriserade båtarna i tre typsituationer – att de utgör hinder, miljöfara eller nedskräpning. Kategorierna är inte ömsesidigt uteslutande; en och samma båt kan utgöra ett problem ur alla tre perspektiven. Enligt Statskontoret rör de två förstnämnda kategorierna främst större båtar i näringsverksamhet.

⁸⁹ 7 § lag om flyttning av fordon i vissa fall

⁹⁰ Båtlivsundersökningen 2020 *En undersökning av båtlivet i Sverige*. Dnr 2021-2170. s. 14

⁹¹ Se Båtlivsundersökningen 2020 s. 92

⁹² Se Båtlivsundersökningen 2020 s. 92

⁹³ Naturvårdsverket Rapport 7038 *Kartläggning av plastflöden i Sverige 2020* s. 98

⁹⁴ Naturvårdsverket, *Plast i Sverige – fakta och praktiska tips*, INFO-serien 8887, mars 2022

⁹⁵ Statskontorets Rapport 2008:6, *Vrak och ägarlösa båtar*

⁹⁶ Naturvårdsverket, *Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar*, Naturvårdsverkets ärendenummer: NV-01515-10

Vid några tillfällen har frågan rests i riksdagen. 2014 motionerades om att lagändringar skulle genomföras så att återvinning av nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar skulle komma till stånd.⁹⁷ 2020 motionerades om att ge kommunerna möjligheter att flytta båtar samt att införa ett producentansvar.⁹⁸

5.2 ANSVAR NÄR ÄGARE SAKNAS

Ett ärende från Justitiekanslern kan tjäna som illustration för de rättsliga svårigheter som en övergiven båt kan medföra.⁹⁹ En pråm utan känd ägare låg förtöjd i närheten av Drottningholm. Drottningholms slottsförvaltning vände sig i tur och ordning till polisen, Ekerö kommun och Länsstyrelsen i Stockholms län för att få någon av dem att avlägsna vraket. Länsstyrelsen skickade ärendet tillbaka till kommunen, med beskedet att det i första hand var en kommunal angelägenhet. I ärendet var det alltså många turer innan det landade på kommunens bord, via anmälan om miljöbrott, till att kommunen hävdade att det var statlig egendom genom lagstiftningen om sjöfynd och att det därför inte var deras uppgift att ta hand om pråmen. Det var i det här läget JK fick en begäran om att besluta att staten var behörig myndighet och skulle frakta bort båten. Efter att ha gått igenom tillämpliga regler konstaterade JK att ”den ovan redovisade genomgången av rättsläget utvisar att det saknas uttryckliga bestämmelser om vem som har rätt eller skyldighet att forsla bort ett vrak i ett fall som det nu aktuella.” När ingen gör anspråk på båten finns det heller ingen skyldighet enligt JK för någon myndighet att forsla bort den. I ärendet nämns av JK att det finns en lucka i lagen, som föreslogs täppas till i SOU 1975:81 men som inte blev av. Enligt JK ger inte kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m. möjlighet att vidta åtgärder om det saknas fara för sjöfarten eller hinder för fisket.¹⁰⁰

Trots den avsaknad av krav på myndigheterna som omtalas i ärendet med pråmen vid Drottningholm så finns det ett ansvar för kommunerna att agera när det skräpas ner på områden som allmänheten har tillgång till.¹⁰¹

5.3 KATEGORISERING AV BÅTAR

5.3.1 Hinder, miljö och nedskräpning

Frågan om hur övergivna båtar ska kategoriseras har hanterats på olika sätt i tidigare utredningar, artiklar och rapporter som har producerats på området. I Statskontorets rapport från 2008 delades båtar in tre kategorier: hinderfallet, miljöfallet och nedskräpningsfallet.¹⁰² Av de tre kategorierna ansågs det i den utredningen vara främst nedskräpningsfallet som är aktuellt för fritidsbåtar medan hinder- och miljöfallen nästan uteslutande rör större kommersiella fartyg.

⁹⁷ Motion 2014/15:2589 av Finn Bengtsson och Edward Riedl (M)

⁹⁸ Motion 2020/21:1977 av Johan Hultberg (M)

⁹⁹ Justitiekanslerns beslut 12 jan 2004 Diariern: 383-02-21

¹⁰⁰ Numera finns reglerna för flyttning i 11a kap. sjölagen. Grunderna har utökats något, men inte undanröjt problemen som finns i ärendet

¹⁰¹

¹⁰² Statskontorets Rapport 2008:6, *Vrak och ägarlösa båtar*

Fritidsbåtar som utgör hinder kan under vissa förutsättningar flyttas. I sjölagens 11a kap. har det införts bestämmelser som ett led i att anpassa svensk lagstiftning till vrakkonventionen.¹⁰³

Båtar som skadar miljön är i första hand större fartyg med last som kan förorena vattenmiljön, eller större volymer bränsle som kan läcka ut. I ett större perspektiv är båtar som långsamt faller sönder ett miljöproblem som behöver tas om hand. När det gäller fritidsbåtar är det sällan miljöproblemen är av så allvarlig karaktär att de tvingar fram ett omhändertagande i enlighet med reglerna i 11 a kap. sjölagen.

De allra flesta situationer som involverar fritidsbåtar faller utanför de ramar som möjliggör krav på avlägsnande enligt 11a kap. i sjölagen. När båten i sig är problemet snarare än utsläpp av drivmedel eller giftig last är det genom att hävda nedskräpning som båtarna kan tas om hand.¹⁰⁴

Nedskräpning är enligt miljöbalken förbjudet utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till.¹⁰⁵ Enligt Statskontorets rapport från 2011 saknades i princip regler för att hantera båtar som utgör nedskräpning, åtminstone i de fall där en ägare saknas. Som stöd angavs exempelvis tidigare nämnda JK-ärendet där frågan var om kommunen eller länsstyrelsen skulle ansvara för att frakta bort en pråm. Jämförelse gjordes med regleringen för fordon på land där det finns befogenhet för myndigheter att flytta och skrota fordon vid behov.

5.3.2 Hinder- och miljöfallet i 11a kap. sjölagen

Enligt 11a kap. i sjölagen ska ett vrak under vissa omständigheter avlägsnas. Sjöfartsverket fattar beslut (11a kap. 8§) och ägaren till fartyget är primärt ansvarig för att avlägsna eller vidta åtgärder för att undanröja faran (11a kap. 11§). Om ägaren inte genomför vad som krävs inom utsatt tid, ägaren inte kan nås eller det behövs en omedelbar åtgärd ska Sjöfartsverket avlägsna vraket eller undanröja faran på annat sätt (11a kap. 12§). Åtgärderna ska stå i proportion till den fara som vraket utgör.

Ett vrak definieras i 11a kap. 1 § a som ett fartyg som till följd av sjöolycka har sjunkit eller strandat inklusive föremål som finns eller har funnits ombord på fartyget. En sjöolycka definieras vidare som en sammanstötning, strandning eller annan händelse om händelsen orsakar en skada på fartyget, lasten eller framkallar ett omedelbart förestående hot om skada. Begreppet sjöolycka ska enligt propositionen till reglerna tolkas extensivt.¹⁰⁶ Fara är ytterligare ett nyckelbegrepp i 11a kap. 1 § och finns i olika varianter varav den första är varje förhållande som innebär eller kan innebära en risk eller ett hinder för sjöfart. Det andra exemplet på fara är när vraket rimligen kan förväntas leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater. Berörda intressen är en öppen kategori, men några exempel lyfts

¹⁰³ 2007 års internationella Nairobi konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen)

¹⁰⁴ Se vidare resonemang i Kern, Johnnie M. *Wreck Law, A systematisation of legal interest and conflicts*. s 304

¹⁰⁵ 15 kap. 26§ miljöbalken

¹⁰⁶ Prop. 2016/17:178, Skärpt ansvar för fartygsvrak, s. 54

fram i lagtexten:

- a) verksamhet till sjöss vid kust, i hamn eller i flodmynning, inbegripet yrkesmässigt fiske,
- b) turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i det berörda området,
- c) kustbefolkningens hälsa och välbefinnandet i området, inbegripet bevarandet av levande marina tillgångar och djurliv, samt
- d) byggnader, anläggningar eller anordningar utanför kusten och under vattnet,

För skador på miljön gäller att de ska vara betydande för att fara ska föreligga i sjölagens mening. I de flesta fall är fritidsbåtars påverkan av storleken att det är svårt att hävda att en enskild båt skulle riskera betydande påverkan om den inte flyttas. I propositionen uttalades också att det inte är avsett att lagen ska tillämpas vid ”endast nedskräpning”.¹⁰⁷ I övrigt gäller det att visa att det kan förväntas att vraket, om det ligger kvar, kan skada kusten eller berörda intressen. I enskilda fall är det tänkbart, såsom när vraket direkt stör något av de uppräknade intressena. Särskilt med tanke på att kraven ska vara proportionerliga så är utrymmet för att kräva avlägsnande enligt 11a kap. i sjölagen inte stort när det gäller fritidsbåtar i allmänhet.

Sjöfartsverket är den myndighet som avgör om ett vrak utgör fara, såsom det beskrivs i sjölagen.¹⁰⁸ Transportstyrelsen har givits möjlighet att utfärda föreskrifter som preciserar hur ett avlägsnande ska genomföras, men har ännu inte utfärdat sådana föreskrifter.

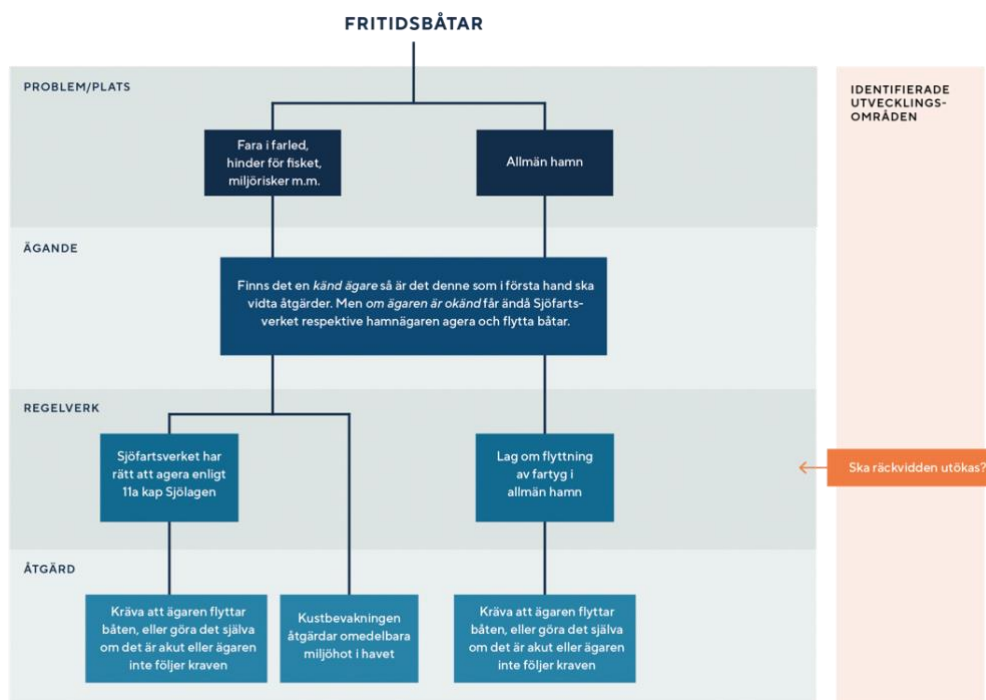
En central begränsning i reglernas räckvidd är att de endast ska tillämpas på sjöolyckor som har inträffat efter att lagen trädde i kraft. Vrak från tidigare än 2017 omfattas således inte av kraven i 11a kap. sjölagen. Precis hur bestämningen av ålder ska göras är inte klart, men i praktiken bör det innebära att vrak måste ha en känd olyckstidpunkt efter 2017 för att kunna tas omhand enligt reglerna i 11a kap. sjölagen.

I allmänna hamnar finns specialreglering som ger hamninnehavaren rätt att under vissa förutsättningar flytta båtar som hindrar hamnens verksamhet.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Prop. 2016/17:178, Skärpt ansvar för fartygsvrak, s 27

¹⁰⁸ 11 a kap. 8 § Sjölagen

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

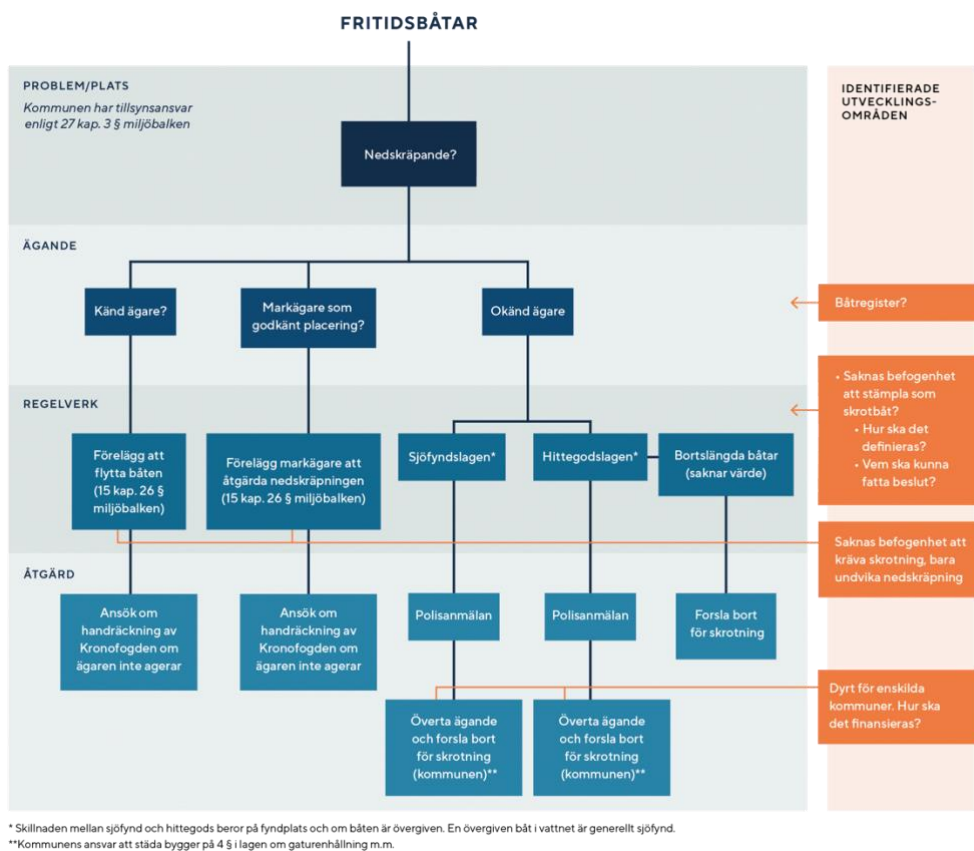


Figur 1. Beskriver de fall då Sjöfartsverket eller ägaren av en allmän hamn har möjlighet att hantera båtar som utgör hinder eller miljöfara.

5.3.3 Nedskräpande båtar

Nedan presenteras flödesscheman för handlingsalternativ beroende på under vilka förhållanden en båt hittas. Olikskheterna rör såväl fyndplats och ägarförhållanden som båtens eventuella inneboende egenskaper som ställer särskilda krav. För kommuner är det främst aktuellt att behöva arbeta med båtar som kan beskrivas som nedskräpande, men några andra situationer finns med här för att understryka att det i vissa fall finns lagstiftning direkt anpassad för att hantera båtar som utgör problem av något slag. I den högra delen av bilderna finns identifierade problem i lagstiftningen som rör hanteringen av uttjänta båtar. Som en bilaga till rapporten finns renodlade bilder till stöd för tillämpning, utan kolumnen för områden som kan utvecklas för att underlätta arbetet. Bilderna är grafiskt utformade av Where is my Pony.

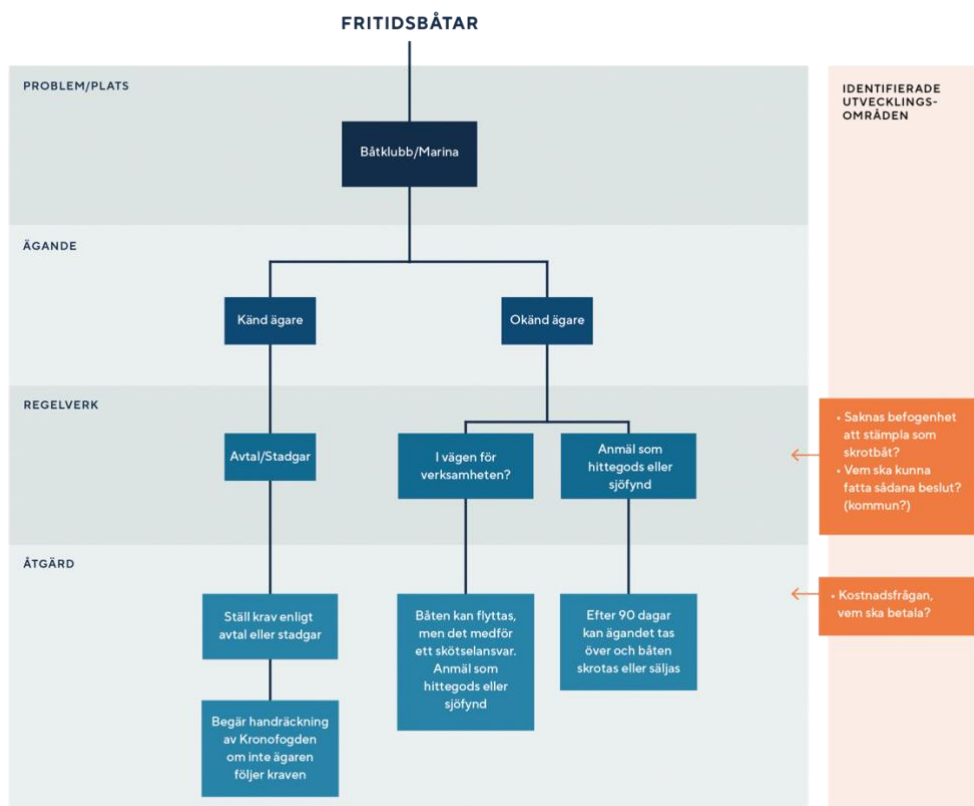
Huvuddelen av de båtar som behöver omhändertagande kan beskrivas som nedskräpande. Det är den rättsliga ingången till att hantera dem såsom lagstiftningen ser ut i dagsläget. Vad en kommun kan göra beror delvis på hur ägarförhållandena ser ut och till viss del också på var båten befinner sig.



Figur 2. Visar en schematisk bild över hur fritidsbåtar som bedöms vara nedskräpande kan hanteras. Frågan om vad som är nedskräpande behandlas i avsnitt 3.3.

Ett särfall för båtar är när de finns inom en båtklubb eller marina. Ofta är ägaren känd för att den är eller har varit medlem eller kund. I sådana fall kan krav riktas mot ägaren i linje med avtal eller stadgar i föreningen. För att underlätta situationen med skrotbåtar är det alltså viktigt med ett förebyggande arbete. För båtklubbar finns exempel på hur stadgar och avtal kan utformas i Båtunionens handbok för fritidshamnar.¹¹⁰

¹¹⁰ Svenska Båtunionen, 2022, *Handbok för fritidshamnar*, s 95ff samt bilaga



Figur 3. Bild över hantering av övergivna fritidsbåtar inom båtklubbar och marinor.

5.4 RÄTTSLIGA HINDER

Här följer en kort sammanfattning av problemen för dem som vill hantera uttjänta fritidsbåtar. I avsnitt 7 listas behov av förändringar, medan det här avsnittet syftar till att sammanfatta rättsläget angående fritidsbåtar.

Ett första hinder mot ett effektivt omhändertagande är att ansvaret för problemet med fritidsbåtar inte är tydligt utpekade i lagstiftningen, bortsett från ägaransvaret för att ta hand om båten så att den inte skräpar ner eller skapar andra problem. Det leder i sin tur till svårigheter när ägaren ofta är okänd. I några situationer kan markägaren hållas ansvarig, men det kräver att denne på något sätt accepterat att båten lagts på platsen där den nu finns. I avsaknad av andra ansvariga kan kommunerna behöva städa undan båtar i enlighet med lagen om skyltning och gaturenhållning. Ett problem i det skedet är att kommunerna behöver avvakta tills en båt bedöms vara nedskräpande innan deras möjlighet att agera inträder.

När ansvarsfrågan är avgjord är nästa problem att det saknas tydliga regler som ger en aktör befogenhet att besluta om en båts status och därefter flytta den för eventuell skrotning. För att kommunerna ska kunna flytta och skrota en båt utan känd ägare behöver de först anmäla båten som hittegods eller sjöfynd för att efter tre månader kunna

överta ägandet. Först därefter kan de agera och skrota båten, eller eventuell sälja om det finns något värde.

6 UTTJÄNT FISKEUTRUSTNING

6.1 AVGRÄNSNINGAR

Här utreds de fall där fiskeredskap hittas i vatten. Fiskeredskap som spolats upp på stränder omhändertas det i första hand genom strandstädning. Enligt lagkommentar till hittegodslagen omfattas inte övergivna, bortkastade eller närmast värdelösa föremål av reglerna om hittegoods.¹¹¹ Med den utgångspunkten är frågan om strandstädning inte problematisk. Det som spolats upp är ofta trasigt och av inget eller mycket ringa värde.

Redskap som ligger kvarlämnade på kajer och bryggor får hanteras enligt hittegodslagen om de har något värde, eller annars som nedskräpande och tas om hand av ägaren om denne är känd eller annars i första hand av kommunen.

6.2 FISKEREDSKAP

6.2.1 Sjöfynd

Fiskeredskap är som tillhör till båt att generellt betrakta som sjöfynd enligt 1§ lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd (sjöfyndslagen). För att klassas som sjöfynd krävs att det är funnet i vattnet. Fiskeredskap som ligger på stranden är eventuellt att betrakta som hittegoods, beroende på värde (se nästa rubrik), men generellt sett hanteras de som värdelösa föremål som tas omhand inom ramen för strandstädning.

Mer intressant är den verksamhet som innebär dragning efter förlorade fiskeredskap, mestadels krabb- och hummertinor. Är de i gott skick så har de ett värde och ska därmed hanteras enligt sjöfyndslagens regler. Är redskapen märkta kan ägaren sökas och redskapen kan lämnas tillbaka om de är i brukbart skick

6.2.2 Hittegoods

Fiskeredskap som inte faller in under definitionen av sjöfynd, kan istället hanteras enligt hittegodslagen. Här ryms delar av vattenbruksutrustning som har flyttats sig från platsen för verksamheten, de är ju inte delar av eller redskap från fartyg och därmed inte sjöfynd. En svårighet är här att särskilja sådan vattenbruksutrustning från fiskeredskap i vissa fall.

6.2.3 Olagligt fiske

Fiskeredskap som brukas aktivt, men i strid med regler för fiske, är varken sjöfynd eller hittegoods utan behöver hanteras i enlighet med fiskelagstiftningen. Om fiskeredskap använts i strid med reglerna och brott därmed begåtts, ska redskapen förklaras förverkade

¹¹¹ Se Berg, Lag (19838:121) om hittegoods, 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2023-01-16)

om det inte är oskäligt.¹¹² Vid tillsynen över fisket får redskap beslagtas om det sker på bar gärning.¹¹³

6.3 MÄRKNING AV REDSKAP

6.3.1 Befintliga föreskrifter

Ett sätt att minimera förlusten av redskap, underlätta kontrollen av fisket och möjlighet att återbörda upphittade redskap är att tydligt märka dem så att ägandet framgår.

I fiskelagen finns ett bemyndigande till regeringen att meddela regler om märkning.¹¹⁴ Så har gjorts i fiskeförordningen, där det krävs att redskap eller sump märks så att det framgår vem som använder redskapet och om fisket sker yrkesmässigt eller som fritidsfiske.¹¹⁵ Havs- och Vattenmyndigheten (och tidigare Fiskeriverket) har möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter för märkning av redskap.¹¹⁶ Föreskrifterna för märkning finns i Fiskeriverkets föreskrifter (FIFS 1994:14) om märkning och utmärkning av fiskeredskap, som numera hanteras av Havs- och vattenmyndigheten. Gällande föreskrifter för märkning är formulerade som följer:

Uttestående fiskeredskap skall, genom markering på vakare, fiskekula eller cylinder, vara märkta med uppgifter om användare enligt följande.

1. Vid yrkesmässigt fiske: fiskefartygets distriktsbeteckning eller yrkesfiskelicensnummer eller särskilt registreringsnummer som kan tillhandahållas av länsstyrelsen.
2. Vid fritidsfiske eller fiske med stöd av enskild rätt: namn och adress eller namn och telefonnummer eller särskilt registreringsnummer som kan tillhandahållas av länsstyrelsen.

Vid fiske i sjön Vänern får märkning endast ske med särskilt registreringsnummer som tillhandahålles av Länsstyrelsen i Värmlands län.¹¹⁷

I sjön Vänern ska det förutom identitetsmärkning på det som märker ut redskapet i ytan också finnas en bricka av beständigt material med instansat registreringsnummer fastsytt i själva redskapet.¹¹⁸ Kravet ska först ha införts som ett villkor för yrkesfiskare och senare även kommit att omfatta fritidsfiske.¹¹⁹ Häri ligger en väsentlig skillnad för den som fiskar upp eventuella spökredskap. I Vänern kan det förväntas att hitta en märkning även om utmärkningen i form av fiskekula eller liknande försvunnit. Redskap på andra platser riskerar att bli anonyma så snart de förlorat sin utmärkning.

¹¹² 45 § fiskelag (1993:787)

¹¹³ 47 § fiskelagen

¹¹⁴ 23 § fiskelagen

¹¹⁵ 2 kap. 14 § 1 st. Förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen (fiskeförordning)

¹¹⁶ 2 kap. 14 § 2 st. fiskeförordningen

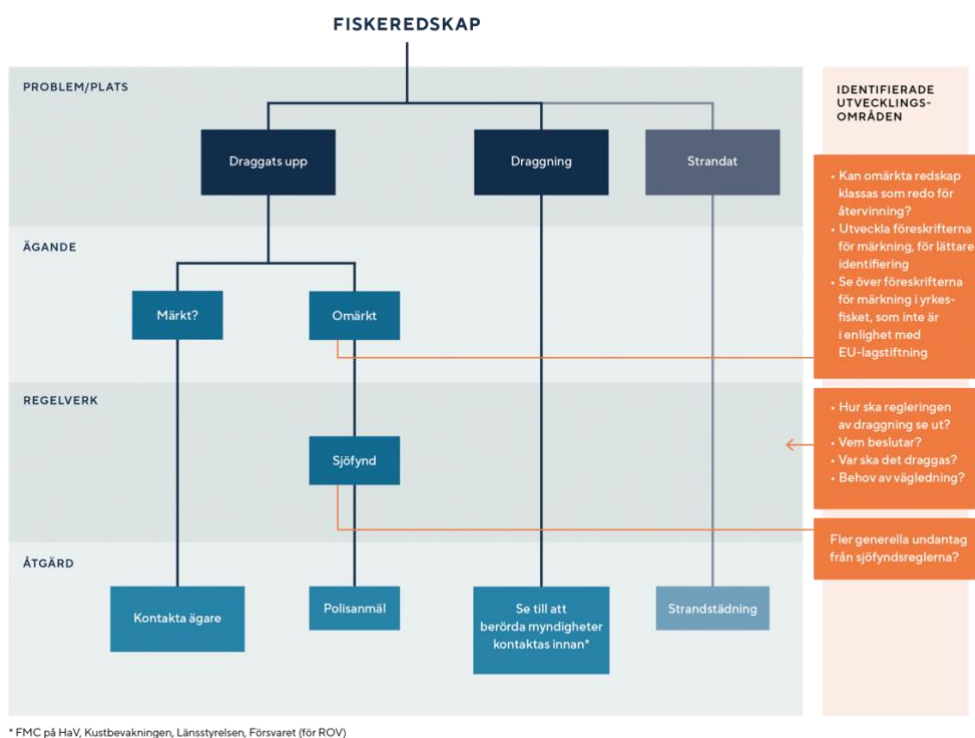
¹¹⁷ 3 § i Fiskeriverkets föreskrifter (FIFS 1994:14) om märkning och utmärkning av fiskeredskap

¹¹⁸ <https://www.lansstyrelsen.se/varmland/djur/fiske.html> (besökt 22-11-16)

¹¹⁹ Personlig kommunikation, länsstyrelsen i Värmland

6.3.2 Otillräckligt genomförande av EU-regler

De svenska föreskrifterna kräver som sagt generellt att ytmarkeringen ska ha information om redskapets ägare, men innehåller inte något krav på att redskapet i sig ska märkas. I kontrast till den svenska regleringen har EU-kommissionen i sin precisering av kraven i kontrollförordningen för fiske ställt krav på att redskapen i sig ska märkas med fiskefartygets identitet.¹²⁰ Kraven på märkning är att de ska vara fästa i själva redskapen, och att de ska vara utformade på ett specifikt sätt.¹²¹ Några motsvarande krav finns inte i Sverige, utom i Vänern. EU-reglerna gäller bara yrkesfisket, men inte heller för det ställs kravet att redskapen i sig ska vara märkta. Det finns heller inga hinder mot att ställa samma krav på fritidsfiske. I samtal med aktörer som arbetar med insamling och omhändertagande av fiskeredskap har det framkommit att en märkning av själva redskapen skulle underlätta hanteringen. Fler fiskare skulle kunna återfå sina redskap och färre redskap skulle behöva hanteras som sjöfynd vilket skulle minska den administrativa bördan.



¹²⁰ RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i unionen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (Kontrollförordningen) samt Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 404/2011 av den 8 april 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs (genomförandeförordning)

¹²¹ Se artikel 11 resp 12 i genomförandeförordningen

Figur 4. Beskrivning av omhändertagande av fiskeredskap, samt områden där lagstiftning och tillämpning kan behöva ändras för att möjliggöra ett effektivt omhändertagande.

6.4 VATTENBRUKSUTRUSTNING

Vattenbruksutrustning klassas som fiskeredskap i EU:s direktiv om engångsplast.¹²² Därför är det också väsentligt att behandla här, även om den största delen av hanteringen torde ske genom tillsyn av miljöfarlig verksamhet. Åtminstone gäller det så länge det är en pågående verksamhet och de delar som är aktuella tydligt kan kopplas till verksamheten. I övrigt råder samma problematik som i övriga fall med det som är övergivet och saknar känd ägare. En försvårande omständighet är att det i regelverket i stort saknas hänsyn till vattenbruk som påverkande faktor i form av att resterna av anläggningen kan bli nedskräpande eller orsaka andra problem.¹²³

Delar av vattenbruk som flyttats ur läge är att betrakta som hittegods om inte ägaren kan identifieras. I den mån de är uppspolade på stranden bör de kunna hanteras genom strandstädning.

Kan vattenbruksutrustning bli sjöfynd?

- Nej, inte om det är klart att det härrör ur vattenbruk. Sjöfynd är fartyg eller redskap eller gods som hör till fartyg.¹²⁴
- Gränsdragningsproblem mellan vattenbruk och fiskeutrustning finns i den mån de består av liknande delar och då det inte är klart vilket ursprung dessa delar har.

Det som har störst beröringspunkter med övriga fiskeredskap är sådana delar av vattenbruk som antingen har blåst iväg i en storm eller där vattenbruket inte längre är i drift men anläggningen ligger kvar, ibland också utan ägare på grund av konkurs.

Ett pågående ärende i Stigfjorden (mellan Tjörn och Orust) är ett bra exempel på svårigheterna att vidta åtgärder när ägaren hävdar att utrustningen fortfarande är användbar trots att den inte aktivt brukas, eller allmänt motsätter sig myndigheternas krav på olika sätt.¹²⁵ Problemen liknar det som var fallet med båten Sundland.¹²⁶ Det råder oklarheter om när nedskräpning uppstår och därmed är det osäkert när befogenhet att ställa krav finns. Fallet är också ett exempel på att det även när myndigheterna har

¹²² Se artikel 3.1 i EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/904 av den 5 juni 2019 om minskning av vissa plastprodukters inverkan på miljön (engångsplastdirektivet)

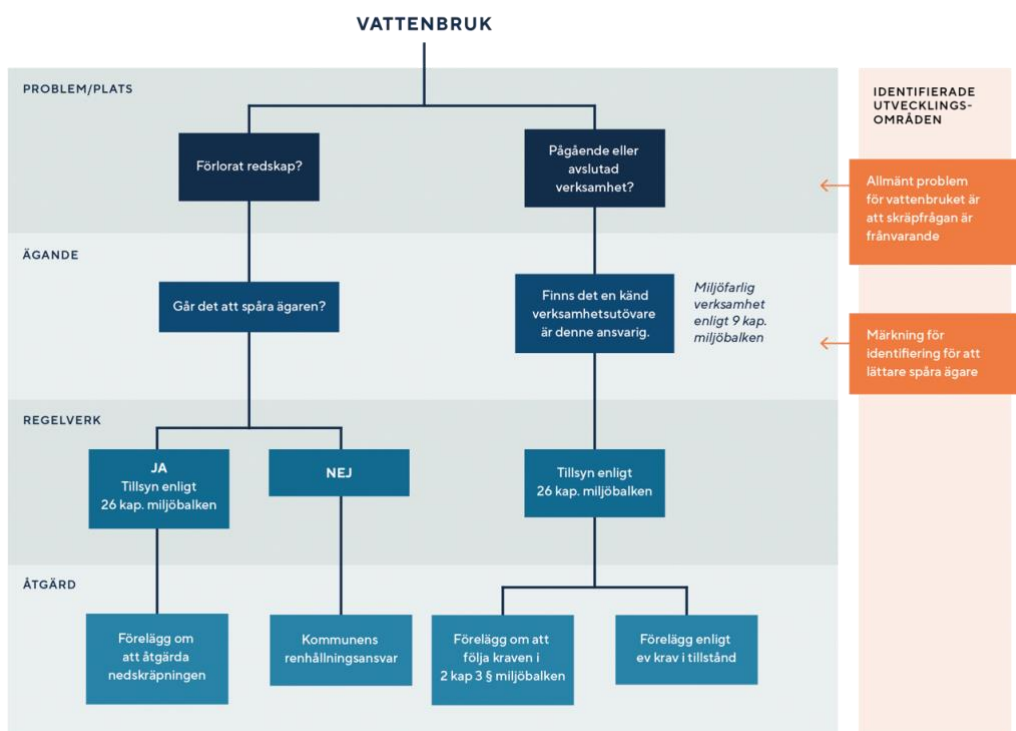
¹²³ Avsaknaden av skräpperspektivet märks bland annat i en juridisk avhandling om vattenbruk från 2022 där frågan inte berörts närmare, se Kyrönviita, Jonas, *Odla Fisk Rätt : En Systemanalytisk Undersökning Av Den Rättsliga Styrningen Av Svenskt Vattenbruk*. 2022. Print. Juridiska Institutionens Skriftserie / Handelshögskolan vid Göteborgs universitet; Skrift 039. Att det inte tas upp är ett tydligt tecken på att perspektivet är förbiset i lagstiftningen om vattenbruk som istället är inriktad på driften av vattenbruk och den påverkan som sker i verksamhetens aktiva fas.

¹²⁴ 1 § sjöfyndslagen

¹²⁵ Personlig kommunikation med Tjörns och Orust kommun samt Länsstyrelsen i Västra Götaland

¹²⁶ Se avsnitt 4.1

befogenhet att agera kan bli utdragna och krångliga processer om ägare motsätter sig krav som riktas mot dem.



Figur 5. Schematisk bild över hantering av vattenbruksutrustning som är nedskräpande.

6.5 RÄTTSLIGA HINDER

6.5.1 Motstånd mot draggning efter fiskeredskap i skyddade områden

Det har i samtal med personer inom hanteringen av draggning efter spökgarn framkommit att det kan vara svårt att få tillåtelse till draggning inom marina skyddade områden.

Hänsyn ska självklart tas till de bottenmiljöer som riskerar att påverkas av en draggning efter spökgarn. En del av de regionala skillnader som nämnts kan bero på olika bottenförhållanden, men det verkar också vara en mer generell skillnad i inställning till draggning inom skyddade områden. Olika bedömningar bör dock ske på grunder som har med de individuella förutsättningarna på respektive plats att göra, inte som en generell varierande inställning till frågan mellan olika länsstyrelser. En utgångspunkt för en mer riskinriktad och enhetlig hantering av frågan kan ta utgångspunkt i den rapport om draggning i skyddade områden som presenterats under 2022 av Havsmiljöinstitutet.¹²⁷

¹²⁷ Nilsson, J. Svahn, E. (2022) *Kan draggning efter förlorade fiskeredskap tillåtas i skyddade områden?* Rapport nr 2022:4. Havsmiljöinstitutet.

6.5.2 Undantagen i sjöfyndslagen är snäva

Även avfall som hittas omfattas formellt av anmälningsskravet i sjöfyndslagen. Undantaget för föremål värda under 100 kronor innehåller ett krav på att polisen ska utfärda ett intyg om värdet.¹²⁸ Att strikt följa den regeln skulle överskölja polisen med ärenden, vilket innebär att så inte alltid görs.¹²⁹

Problemet med befintlig lagstiftning är att den förhindrar ett effektivt arbete med att omhänderta fiskeredskap och fritidsbåtar. Att vissa av de rättsliga problemen tycks lösas pragmatiskt av inblandade parter, innebär inte att lagstiftningen fungerar utan bara att en del problem hanteras trots rättsligt motstånd. Att inte anmäla fynd ska enligt 8 § sjöfyndslagen bestraffas enligt allmän lag. I de flesta fall är *egenmäktigt förfarande* det brott som kan bli aktuellt.¹³⁰ Även om risken för anmälan och påföljder kan tänkas vara minimal så är det olyckligt att det tycks finnas ett behov av att gå utanför de formella kraven när fiskeredskap tas om hand.

6.5.3 Beslag bara vid bar gärning

Ett hinder mot att effektivt få undan både spökfiskande utrustning och redskap som används för olagligt fiske är att beslag för brott mot reglerna endast får göras om fisket tas på bar gärning.¹³¹ Befogenhet att ta redskap i beslag har:

1. fisketillsynsmän som getts förordnande enligt 34 § tredje stycket, och
2. sådana befattningshavare hos Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten eller länsstyrelsen som har uppgifter där det ingår att övervaka efterlevnaden av bestämmelser om fiske.

Frågan om beslag är en del av direktivet i den pågående statliga utredningen om en moderniserad fiskelag.

6.5.4 Svårt att hitta ägare till fiskeredskap

Förlorade fiskeredskap som tas upp skulle i många fall kunna återlämnas till ägaren om de var märkta utöver det befintliga svenska kravet att identitetsmärka utmärkningen. Även när kulor eller andra utmärkningar sitter kvar kan det vara svårt att identifiera på grund av att burar och tinor är intrasslade i varandra och det inte går att säkert säga vilken bur en märkning tillhör.¹³² Ett krav på märkning av redskapen skulle kunna bidra till att återbörda fler redskap till ägaren, vilket är att föredra framför återvinning. Färre redskap skulle också behöva anmälas som fynd när kontakt kan tas med ägaren för att se om det är aktuellt att återanvända utrustningen eller inte.

¹²⁸ 6 § sjöfyndslagen

¹²⁹ Samtal med flera aktörer ger samma bild, att tolkningen av sjöfyndslagets krav tänjs ut till, eller över, bristningsgränsen.

¹³⁰ Brottet egenmäktigt förfarande beskrivs i 8 kap. 8 § brottsbalken

¹³¹ 47 § fiskelagen

¹³² Personlig kommunikation, 8-fjordar

7 VIDARE UTREDNING

Här listas kort några huvudfrågor som bör bli föremål för fortsatt utredning med succesiv övergång från problembeskrivning till att diskutera möjliga sätt att hantera frågorna.

Ansvar och befogenhet

Till utmaningarna hör oklarheter kring vilken aktör som har ansvar i olika frågor. Det rör ansvarsfördelning mellan statliga myndigheter liksom ansvar på operativ nivå där kommunerna ofta får ta på sig ansvaret när andra ansvariga saknas. Mellan de statliga myndigheterna råder viss osäkerhet kring vem som ska ta ansvar för nedskräpning kopplad till vissa verksamheter, vilken myndighet som har föreskriftsrätt och hur samordningen ska se ut.

Det operativa ansvaret saknar en motsvarighet i befogenhet för kommunerna att agera för att komma till rätta med nedskräpningsproblematiken. Hur befogenhet kan utökas är en öppen fråga i det här skedet, men berörs kort i några av punkterna här.

Båtregister

Fanns kortvarigt mellan ca 1988-1992 och har föreslagits av flera tidigare utredningar. Av de kommentarer som lämnats i samband med utredningen är det en stor majoritet som förordar ett båtregister för att underlätta identifiering av ägare och därmed underlätta omhändertagande av skrotbåtar. Motstånd mot register verkar främst finnas hos båtägare och grunda sig åtminstone delvis i rädslan att båtar kommer att beskattas om ägandet registreras.

Undantagen i sjöfyndslagen

Ändring av undantagen i sjöfyndslagen så att det schablonmässigt går att ta hand om fler båtar och fiskeredskap, eventuellt som ändring av rutiner för handläggning inom dagens rättsliga ramar.

En lag om flyttning av båtar i vissa fall?

Förslaget, utformat utifrån lagen om flyttning av fordon, har funnits men inte klubbats i riksdagen. Det kan vara värt att se över möjligheterna till en sådan utveckling

Märkning av fiskeredskap

För att underlätta hanteringen av fiskeredskap skulle ett krav på att märka själva redskapen kunna införas, likt det görs i Väneren.¹³³ Om ägaren till hittade redskap kan identifieras kan brukbara redskap lättare återbördas till sin ägare. I övrigt blir det sannolikt mindre administration kring omhändertagandet när ägarskapet inte är okänt utan återvinning kan påbörjas omedelbart om inte ägaren vill ha tillbaka redskapen.

En sådan märkning är i linje med EU:s reglering genom kommissionens

¹³³ Se avsnitt 6.2.5

genomförandeförordning till kontrollförordningen för fisket. Arbetet kräver inte lagändringar utan kan hanteras internt på HaV.

Kostnadsfördelning

Det är visserligen inte en rent rättslig fråga, men många av de utmaningar som finns förstärks av att kostnaderna ofta landar på någon annan än den som borde bära dem. I enlighet med principen om att förorenaren betalar så är huvudregeln att ägaren ska stå för kostnader förknippade med återvinning av fiskeredskap och fritidsbåtar. När ägaren ofta saknas blir det istället det allmänna genom främst kommunerna som betala, vilket i vissa fall kan bli ett problem rent ekonomiskt för kommunerna. Det utgör också ett hinder mot ett aktivt arbete från kommunernas sida eftersom det blir dyrare ju mer de anstränger sig.

8 REFERENSER

8.1 ARTIKLAR, RAPPORTER, BÖCKER

Berg, Ulf, Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, Karnov (JUNO) (besökt 2022-11-16)

Berg, Ulf, Lag (1938:121) om hittegods, Karnov (JUNO) (besökt 2023-01-16)

Båtlivsundersökningen 2020 *En undersökning av båtlivet i Sverige*. Dnr 2021-2170

Hjärne Dalhammar, A. & Dalhammar C. (2016) *Fallet Sundland: Rättsliga frågeställningar vid bortskaffande av båt*, Nordisk miljörettslig tidskrift, 2016:1 s 61

Kern, Jhonnie Mikael. *Wreck Law - A Systematisation of Legal Interests and Conflicts* (2021). Print. Juridiska Institutionens Skriftserie / Handelshögskolan vid Göteborgs universitet; Skrift 036

Kyrönviita, Jonas, and Handelshögskolan Vid Göteborgs Universitet Juridiska Institutionen. *Odla Fisk Rätt: En Systemanalytisk Undersökning Av Den Rättsliga Styrningen Av Svenskt Vattenbruk*. 2022. Print. Juridiska Institutionens Skriftserie / Handelshögskolan vid Göteborgs universitet; Skrift 039.

Miljödepartementet (2012) Remiss M2012/1824/R angående *Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar*. Remiss utsänd 2012-07-06

Naturvårdsverket *Kartläggning av plastflöden i Sverige 2020* Rapport 7038

Naturvårdsverket, *Plast i Sverige – fakta och praktiska tips*, INFO-serien 8887, mars 2022

Naturvårdsverket, *Nedskräpande och uttjänata fritidsbåtar*, Naturvårdsverkets ärendenummer: NV-01515-10

Nilsson, J. Svahn, E. (2022) Kan draggning efter förlorade fiskeredskap tillåtas i skyddade områden? Rapport nr 2022:4. Havsmiljöinstitutet.

Polisen (2003) Allmänna råd RPSFS 2003:3

Polisen (2018a) *Polismyndighetens handbok om handläggning av ärenden om hittegods och andra fynd*, PM 2018:40

Polisen (2018b) *Polismyndighetens riktlinjer för handläggning av ärenden om hittegods och sjöfynd*, PM 2018:41

Tiberg, Hugo, *Båtfynd – ett dimmigt rättsområde*, SvJT 2020 s 288

Tiberg, Hugo, m.fl. (2020). *Praktisk sjö rätt*, Stockholm: Jure Förlag AB.

Statskontorets Rapport 2008:6, *Vrak och ägarlösa båtar*

Stiftelsen Håll Sverige Rent, *Svenska skrotbåtar – en pilotstudie i Stockholms län*, juni 2013

Svenska Båtunionen, *Handbok för fritidshamnar*, 4 upplagan, 2022.

Tillgänglig via batunionen.se

8.2 OFFENTLIGT TRYCK

Motion 2014/15:2589 av Finn Bengtsson och Edward Riedl (M)

Motion 2020/21:1977 av Johan Hultberg (M)

Prop. 1997/98:45, Miljöbalk

Prop. 2016/17:178, Skärpt ansvar för fartygsvrak

2007 års internationella Nairobi konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen)

8.3 RÄTTSFALL OCH AVGÖRANDE

Högsta domstolen

NJA 1952 s. 177

NJA 1992 s 126

NJA 2017 s 1033

Mark- och miljööverdomstolen

MÖD 2006:63

MÖD 2014:41

Högsta Förvaltningsdomstolen (tidigare Regeringsrätten)

RÅ 1993 ref. 41

Justitiekanslern

Justitiekanslerns beslut 12 jan 2004 Diarienumr: 383-02-21



Havsmiljöinstitutet

Göteborgs universitet · Stockholms universitet
Umeå universitet · Sveriges lantbruksuniversitet
Linnéuniversitetet · Chalmers tekniska högskola