



LUNDS
UNIVERSITET

Oljeutsläpp i havet från fartyg

Examensarbete i juridik
Internationell Miljörätt
av Oscar Gyllenhammar
december 2001

Handledare: Marianne Steneroth Sillén
Institutionen för Handelsrätt

INNEHÅLL

<u>SAMMANFATTNING</u>	4
<u>INLEDNING</u>	6
<u>SYFTE</u>	6
<u>METOD</u>	7
<u>AVGRÄNSNING</u>	7
<u>1. NÅGRA EXEMPEL PÅ STÖRRE OLJEOLYCKOR TILL HAVS</u>	9
<u>NÄR OLYCKAN DRABBAD SVENSKA VÄSTKUSTEN, 1987</u>	9
<u>EXXON VALDEZ</u>	11
<u>AMOCO CADIZ</u>	13
<u>AEGEAN CAPTAIN OCH ATLANTIC EMPRESS</u>	14
<u>2. FAKTA OCH STATISTIK</u>	15
<u>OLJA OCH DESS ANVÄNDNING</u>	15
<u>OLJERESERVER, PRODUKTION, HANDEL OCH PRISER</u>	15
<u>ÄGANDE</u>	18
<u>UTSLÄPPSKÄLLOR</u>	19
<u>OLJEUTSLÄPPEN - MER ÄN EN DROPPE I HAVET</u>	20
<u>FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER</u>	22
<u>3. KONSEKVENSER FÖR MILJÖN OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER</u>	24
<u>MILJÖPÅVERKAN</u>	24
<u>OLJEBEKÄMPNING</u>	25
<u>SANERING</u>	25
<u>KOSTNADER</u>	26
<u>4. AKTÖRER</u>	27
<u>INTERNATIONELLA</u>	27
<u>MILJÖORGANISATIONER</u>	27
<u>INDUSTRIN</u>	27
<u>SVERIGE</u>	27
<u>5. INTERNATIONELL OCH NATIONELL REGLERING</u>	29
<u>UTVECKLINGEN AV REGLERINGARNA – EN ÖVERBLICK</u>	29
<u>6. ANSVAR OCH ERSÄTTNING VID OLJESKADA – TVÅ KONVENTIONER</u>	34
<u>ANSVARIGHETSKONVENTIONEN</u>	34
<u>FONDKONVENTIONEN</u>	45
<u>INTERNATIONELLA OLJESKADEFONDEN</u>	49
<u>7. FRIVILLIGA ÖVERENSKOMMELSER INOM INDUSTRI</u>	52
<u>TOVALOP - TANKER OWNERS VOLUNTARY AGREEMENT CONCERNING LIABILITY FOR OIL POLLUTION</u>	53
<u>CRISTAL – CONTRACT REGARDING AN INTERIM SUPPLEMENT TO TANKER LIABILITY FOR OIL POLLUTION</u>	56
<u>8. FÖRÄNDRINGAR I KONVENTIONERNA OCH DE FRIVILLIGA ÖVERENSKOMMELSERNA</u>	59
<u>1992 ÅRS ÄNDRINGS PROTOKOLL</u>	62
<u>LÄTTARE ATT ÄNDRA BEGRÄNSNINGSBELOPPEN I FRAMTIDEN</u>	66
<u>9. SVERIGE</u>	68
<u>10. PROBLEM OCH SLUTSATSER</u>	74
<u>ANSVARSRÅGAN</u>	75

<u>NATIONELLA INTRESSEKONFLIKTER</u>	75
<u>KONVENTIONER – TIDSKRÄVANDE KOMPROMISSER</u>	76
<u>FARTYGSTEKNIK</u>	78
<u>VAD ÄR MILJÖN VÄRD?</u>	80
<u>TANKAR OM ÅTGÄRDER</u>	81
<u>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</u>	84
<u>LITTERATUR</u>	84
<u>OFFENTLIGA TRYCK OCH ÅRSREDOVISNINGAR</u>	84
<u>LAGAR OCH FÖRORDNINGAR</u>	85
<u>KONVENTIONER OCH FRIVILLIGA AVTAL</u>	85
<u>INTERNET</u>	87
<u>ETERMEDIA OCH TIDSKRIFTER</u>	89
<u>BILDER</u>	89

Sammanfattning

Syftet med detta examensarbete är att studera orsakerna till oljeutsläpp från fartyg, att utreda varför de alltjämt sker och att stimulera till tankearbete på den internationella miljörättens område som kan bidra till en minskning av dessa oljeutsläpp. Befintlig internationell reglering och orsakssamband mellan brister i denna och förekomsten av den fortsatt stora frekvensen av oljeutsläpp belyses. Oljeutsläppen till havs är gränsöverskridande och därför är internationell samverkan av största betydelse. De påföljder som ligger närmast till hands vid överträdelse av gällande regler är oftast ekonomiska snarare än straffrättsliga. Därför har de ekonomiska påföljderna satts i fokus för denna promemoria.

Stora oljeolyckor i världen har lett till svåra och långvariga miljöbelastningar på känsliga kustområden. Exempel på olyckor som kommit att få stor betydelse både i juridisk och massmedial mening är oljetankern *Exxon Valdez* som 1989 gick på grund i Prince William Sound, Alaska och supertankern *Amoco Cadiz* som havererade i hårt väder 1978 utanför Bretagne. Ersättningsnivåerna i de internationella konventionerna visade sig vara otillräckliga emedan de amerikanska reglerna är mycket hårdare.

Olja består av komplexa kolvätebindningar. Den raffinerats till olika former och används som energikälla, drivmedel och en mängd andra ändamål som efterfrågas i vårt moderna samhälle. Huvuddelen av världens oljereserver finns i Mellanöstern. Medlemsländerna i OPEC representerar ca. 40 procent av världens oljeproduktion och den OECD-anknutna organisationen IEA svarar på motsvarande sätt för 25 procent. Priserna sätts på råvarubörserna där oljan kan byta ägare många gånger under korta tidsintervall. Efterfrågan styrs av olika faktorer, t ex ekonomisk tillväxt och väderlek. Av de slutliga marknadspriserna utgör skatterna ofta en betydande beståndsdel.

OPEC-ländernas sammanlagda exportinkomster av olja var år 1999 ca 155 miljarder dollar. Globalt sett har regeringar det största ägarinnehavet i oljeindustrin, som ett resultat av nationaliseringen av privata bolag under 1970-talet. Den totala handeln uppgick år 1999 till 1,58 miljarder ton råolja. Merparten fraktas via oljetankers.

Tankerflottan är föråldrad. Dessutom har de nyare fartygen ökat avsevärt i storlek. Oljeolyckorna till havs står endast för 5 procent av alla utsläppskällor. Den största mängden utsläpp i havet sker vid fartygens operationella drift. Avsiktliga utsläpp görs också. Trots olika förebyggande åtgärder och nedåtgående utsläppstrender sker i genomsnitt sju stora olyckor i världen per år. Utsläppen får direkta och indirekta

konsekvenser och innebär kostnader för såväl miljön som de näringsgrenar som är beroende av hav och kust. Saneringsarbete kräver omedelbara och effektiva insatser, och pågår sedan ofta under många år.

De internationella regleringarna är i mångt och mycket ett reaktivt resultat av de större oljeolyckor som inträffat. Det internationella samfundet och i synnerhet FN:s havsorganisation IMO har en central roll i utvecklandet av regelverket. Den s.k. OILPOL-konventionen från 1954 omfattade inte oljeolyckor. Underhand har FN strävat efter att förebygga och minska oljeutsläppen genom nya konventioner. Under återkommande miljökonferenser har miljöprinciper utvecklats som har fått betydelse för hur regler tolkas. MARPOL 73/78 är en central konvention som reglerar marin förorening från fartyg. Ansvarighetskonventionen och Fondkonventionen är två konventioner som tillsammans med den Internationella oljeskadefonden är väsentliga inom regleringen av ansvars- och ersättningsfrågorna vid oljeskada. De svenska regleringarna på samtliga berörda områden baseras på de globala och regionala konventioner som Sverige har ratificerat och därmed är bundna till.

Konventionsarbetet är en tidsödande process som inte alltid ligger i fas med vad verklighetens behov påkallar. Därför har även olje- och tankerindustrin tagit initiativ och genomfört frivilliga överenskommelser. Internationella och nationella miljöorganisationer uppmärksammar och driver frågor relaterat till oljeutsläpp.

Problemen blir många vid en sammantagen överblick över detta gigantiska regelområde, som har utvecklats till ett svårtolkat lapptäcke där också definitioner och övergångsregler bidrar till komplexiteten. Några av problemen består i att internationella konventioner får en nationell profil när de ratificeras genom införlivandet i den nationella lagstiftningen. Därtill görs detta på olika sätt i olika länder och en oenhetlig tillämpning uppstår. Nationer ingår konventioner och skall samtidigt agera sin egen övervakare. Länder bryter mot regler de själva instiftat. Ett annat problem är att utsläpp sällan leder till åtal. Ansvarsfrågan är komplex och reglerna är idag inte anpassade till rådande förhållanden. Reglerna är heller inte anpassade till den fartygstekniska verkligheten. Vidare är bevisföringen svår.

I mina avslutande kommentarer presenterar jag åtgärdsförslag i form av 10 punkter. En av dessa är att en "internationell högsta instans för miljön" bör införas. Ansvarsfrågan bör lösas, bl.a. genom att det bör presumeras att befälhavaren är ansvarig. Strikt ekonomiskt ansvar bör dock kunna åläggas befälhavaren. Ett förslag som syftar till en effektivare bevisföring är att tillämpa s.k. omvänd bevisbörda.

Inledning



Vår värld belastas av en enorm miljöförstörelse. I kampen mellan intressesfärer drar miljön oftast det kortaste strået. Oljeutsläpp från fartyg är inte det största av miljöproblemen, men jag anser att denna typ av miljöpåfrestning är något som skulle kunna undvikas, om bara viljan fanns.

Man skulle kunna invända att all miljöförstöring är onödig. Men eftersom ett fartygs framfart på havet inte är beroende av ett oljeutsläpp på samma sätt som bilavgaserna (än så länge) är ett mer eller mindre accepterat "nödvändigt ont" för att bilen skall kunna drivas framåt, så ter sig oljeutsläpp från fartyg alltmer onödiga. Vårt samhälle är i hög grad beroende av olja och oljetransporterna. Därmed är merparten av oss också indirekt delaktiga i oljeutsläppen. Ett oljeutsläpps spridning låter sig heller inte begränsas av nationsgränser och därför är internationell samverkan och gemensamma ansträngningar, exempelvis genom miljökonventioner, av största betydelse.

Genom de internationella regleringarna söker man minska förekomsten av oljeutsläpp och lindra konsekvenserna av dessa. Storleken på de ekonomiska påföljderna parad med risken att belastas av dem, är faktorer som kan avgöra vilket pris naturen i slutändan får betala t ex genom tusentals fåglars död.

Jag vill i detta arbete undersöka vilka konventioner som finns på området, hur effektivt de verkar, belysa brister, samt utveckla tankar kring möjliga förbättringar.

Syfte

Varje år släpps enorma mängder olja ut från fartyg i världshaven. Utsläppen sker både avsiktligt och till följd av olyckor. Avsiktliga utsläpp är givetvis förkastliga och måste kunna hejdas på ett effektivare sätt än vad som nu sker. Utsläpp p.g.a. olyckor är förvisso ofrivilliga, men hänger ofta samman med försumlighet på olika sätt. Av ekonomiska skäl eftersätts förnyelse och kontroll av utrustning och brister kan förekomma i såväl besättningens storlek som kompetens.

Syftet med detta arbete är att beskriva befintlig internationell reglering med avseende på oljeutsläpp från fartyg, samt att söka tänkbara orsakssamband mellan brister i denna reglering och den fortsatt stora frekvensen av oljeutsläpp. Arbetet syftar

till att stimulera till tankearbete om åtgärder på den internationella miljörättens område, som kan bidra till en minskning av oljeutsläpp.

Metod

Detta arbete omfattar inte komparativa studier mellan olika nationers syn och rättstillämpning. Det begränsas endast till jämförande kommentarer. Sverige belyses något närmare, eftersom det som ligger nära trots allt berör och engagerar mer. Egna erfarenheter från uppväxt vid kustnära områden och intresse för flora, fauna och havet, bidrog till eget engagemang för oljeutsläppens kraftiga störningar av naturens kretsloppsbalans.

Inledningsvis ges en kortfattad bakgrund till problemet med oljeutsläpp från fartyg, samt metoder att bekämpa och förebygga utsläppen i fält. Med exempel från verkligheten illustreras vilka konsekvenser utsläppen får i miljöhänseende och i ett ekonomiskt perspektiv. Detta jämförs översiktligt med de inkomster som oljan inbringar och vilka som får del av dessa.

Därefter redogörs för hur dagens reglering ser ut och hur den har utvecklats parallellt med att utsläppen skett. Oljeutsläpp i havet kan sortera både under nationell och internationell lagstiftning beroende på var utsläppet skett och vem som släppt ut oljan. Som tidigare nämnts ligger fokus i denna studie på de internationella reglerna, d.v.s. de folkrättsliga.

Litteratur och Internetbaserad information från olika organisationer utgör källorna för mitt arbete. En av de huvudkällorna är en doktorsavhandling av Wu Chao från 1995 som behandlar de två viktigaste konventionerna på området: Ansvarighetskonventionen och Fondkonventionen. Dessa konventioner utgör kärnan i mitt arbete. Utifrån dessa har jag byggt vidare med ytterligare utredningar på andra områden från olika källor. Enstaka kontakter har tagits med myndigheter och organisationer.

Handledare för detta arbete har varit Marianne Steneroth Sillén, universitetslektor vid Institutionen för handelsrätt vid Lunds universitet.

Avgränsning

Oljeutsläpp är framförallt ett internationellt problem. Det kan juridiskt inte lösas på nationell nivå utan endast i samarbete mellan världens nationer. Instrumenten man

främst använder sig av är internationella överenskommelser, i form av konventioner och traktater. Framförallt belyser detta arbete de globala konventionerna, även om regionala överenskommelser också är av betydelse. Den EG-rätt som är tillämplig på området behandlas inte i detta arbete.

De påföljder som ligger närmast till hands vid överträdelse av gällande regler är oftast mer ekonomiska än straffrättsliga. I denna promemoria sätts därför de ekonomiska påföljderna i fokus. Oljeutsläpp från oljeplattformar behandlas inte i detta arbete, utan endast utsläpp från oljetankers och fartyg. Utsläpp av andra kemiska produkter samt utsläpp av raffinerad olja från fritidsbåtar ligger också utanför detta arbetes ramar.

1. Några exempel på större oljeolyckor till havs

När olyckan drabbade svenska västkusten, 1987

"I september 1987 upptäcktes ostenordost Skagen ett oljebälte som var en sjömil långt och 200 m brett. Oljan flöt i land vid öarna Tjörn och Orust på västkusten och medförde en omfattande förorening. Saneringsarbetet kostade omkring 100 milj. kr."

Så inleds katastrofkommissionens utredning *Beredskapen mot oljeutsläpp*¹ från 1990. Kommissionen tillsattes på uppdrag av regeringen i februari 1988 på grund av det ovan refererade utsläppet på den svenska västkusten. Det var passagerarfartyget *M/S Stena Nordica* som rapporterade om utsläppet till Radio Göteborg kl. 06.45 den 11 september 1987. Det blåste hård sydvästlig vind och på kvällen samma dag flöt oljan iland vid västkustöarna Tjörn och Orust. En sträcka om cirka 15 km mellan Pater Noster i söder och Kyrkesund i norr drabbades värst.

Genom analyser av den utsläppta oljan kunde den spåras till sitt ursprungsland – Venezuela. Därifrån kunde sedan uppgifter hämtas om vilka fartyg som lastat olja för europeiska destinationer under den aktuella perioden. Så småningom lyckades kommissionen identifiera den grekiska oljetankern *M/T Tolmiros* som skäligen misstänkt för utsläppet.

Fartyget hade lossat över 48 000 ton olja i Göteborgs hamn i början av september 1987. Emellertid hade inte tankarna kunnat blåsas rena. De sista resterna av oljan, som skulle lämnas till förvar i ett bergrum för spillolja, kunde inte lämna fartyget eftersom bergrummet hade blivit fullt.

M/T Tolmiros lämnade Göteborgs hamn den 8 september kl. 08.45 med kurs mot England med över 200 ton olja i rörsystemet. Överfarten till England tog mer än 50 timmar, vilket är 15 timmar längre än normalt. Vid granskning av fartygets loggböcker såg man att fartyget hade haft en hög aktivitet på maskiner samt hög elförbrukning, vilket krävs för att hetta upp olja vid tankrengöring. Vidare överensstämde fartygets position vid tidpunkten då utsläppet måste ha skett exakt med den beräknade positionen för utsläppet.

¹ SOU 1990: 15.

M/T Tolmiros hade inte genomgått föreskrivna besiktningar och var till sin konstruktion inte godkänt enligt internationella regler för att överhuvudtaget få transportera olja.

Utsläppet hade skett på internationellt vatten och svensk rätt var inte tillämplig. Därför blev man tvungen att lämna över ärendet för bedömning enligt internationella regler. Men de internationella konventioner som låg närmast till hands att tillämpa, nämligen Ansvarighetskonventionen² respektive Fondkonventionen³, kunde inte heller åberopas. Orsaken var att fartyget gick tomt och inte hade olja som last ombord vid utsläppstillfället.

Man blev därmed hänvisad till konventionen om marin förorening från fartyg, MARPOL⁴. Av denna framgick att flaggstaten skulle handlägga fallet enligt sin nationella lag. Ärendet slussades därför över till den grekiska staten, som hade att vidta lämpliga åtgärder.



M/T Tolmiros rederi förnekade att fartyget var inblandat i utsläppet och därmed lades fallet ned.

Saneringsarbetet i Sverige pågick i två års tid. Under hösten 1987 bedrevs grovsanering och efter ett vinteruppehåll påbörjades finsaneringen. Den varade från december 1988 till och med sommaren 1989. Fågelskyddsområden, badstränder, musselodlingar och naturhamnar prioriterades vid saneringsarbetet. Arbetet utfördes av ett saneringsföretag med några få anställda och nära 200 arbetslösa ungdomar.

Kostnaderna för saneringen uppgick till mer än 98 miljoner kronor. Man vet inte hur många fåglar, fiskar och sälar som dog. Inte heller hur stora skador det blev på undervattensvegetationen. Genom saneringsarbetet lyckades man bara få bukt med en del av oljan. Mycket blev kvar på klippor och stränder. Nedbrytningen av den kvarvarande oljan tar lång tid och fortgår än idag.

² The 1969 Civil Liability Convention (CLC).

³ The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

⁴ The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL.

Exxon Valdez

Strax efter midnatt den 24 mars 1989 gick tankern *Exxon Valdez* på grundet Bligh Reef i Prince William Sound, Alaska. Ombord fanns över 160 000 ton råolja. Man lyckades pumpa ut tre fjärdedelar av lasten. Men 34 000 ton olja rann ut i havet. De troliga orsakerna till olyckan var en samverkan av följande, enligt en rapport av *National Transportation Safety Board*:

- Tredje styrman på fartyget manövrerade fartyget fel då han var utmattad till följd av en överdriven arbetsbelastning.
- Kapten ombord var alkoholpåverkad och underlät att utföra nödvändig navigering.
- Exxon Shipping Co. levde inte upp till kravet att hålla fartyget med en lämplig kapten och en tillräckligt stor och utvilad besättning.
- Undermålig utrustning och dåliga manövrerutiner.
- Bristande personalutbildning.
- Otillräcklig managementstyrning.
- Avsaknad av effektiv lotsservice.

Detta är det största oljeutsläppet i USA:s historia. Det drabbade en känslig och skyddad kust. Tre nationalparker, flera naturreservat, skyddad kustskog, viltreservat och andra skyddsvärda naturområden skadades. En enorm saneringsinsats genomfördes av myndigheter, militär och civila. Oljan fick katastrofala följder i det kalla och känsliga området. Utsläppet skördade en ofantlig mängd offer i naturen: däggdjur, fåglar, fisk, skaldjur och växtliv.



Än idag finns spår av olja kvar och flera arter har inte återhämtat sig, trots saneringsarbetet. Några exakta siffror finns inte att tillgå, men i vetenskapliga uppskattningar förmodas⁵ att oljan dödat bland annat 300 sälar, 2 800 havsuttrar, 250 000 fåglar och 13 späckhuggare. Man beräknar att 28 olika artpopulationer drabbats av permanenta skador och minskningar. Därtill är platser med arkeologiskt värde skadade. Yrkesfisket drabbades och lades ned fullständigt under hela fyra säsonger i rad, varefter näringen aldrig riktigt återhämtade sig. Områdets rekreativvärde avtog drastiskt, liksom det för många viktiga värdet av en orörd natur och ett rent hav.

Exxon Corporation dömdes för miljöbrott enligt amerikansk lag och fick böta 150 miljoner dollar. Utöver detta belopp gick Exxon med på att betala 100 miljoner dollar

⁵ Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council.

i s.k. "criminal restitution", varav hälften betalades till den amerikanska federala staten och hälften till staten Alaska. Detta är världens största bötesstraff för miljöbrott någonsin.

I den civila processen ålades Exxon att betala sammanlagt 900 miljoner dollar, fördelat över en tioårsperiod, för sanering och återställande av skador. Därutöver fick myndigheterna rätt att kräva ytterligare 100 miljoner dollar för den händelse att nya oförutsedda kostnader skulle uppstå till följd av olyckan.



En civil skadeståndsprocess pågår alltjämt mot Exxon, som i första instans 1991 ådömdes att betala ut 5 miljarder dollar till en grupp om 14 000 personer bestående av yrkesfiskare, lokalinvånare, markägare samt lokala företag från Seattle som startade en gemensam process mot oljebolaget. Beloppet var då det näst största skadeståndet som någonsin dömts ut i USA: s historia, och det största skadeståndet som någonsin drabbat ett företag. Exxon har emellertid överklagat domen och för närvarande har inget betalats ut till de kärende.

En del av de kostnader Exxon har fått betala har sannolikt täckts av försäkringar men huvuddelen av summan har bolaget självt fått stå för. Hur stor förlusten har varit för företaget i form av förlorad s.k. *good will* är än svårare att uppskatta.

USA:s i många sammanhang absurda skadeståndsnivåer visade sig i detta fall vara en fördel, åtminstone för miljön. I Europa hade följderna av ett liknande utsläpp inte blivit tillnärmelsevis så kännbara för förövaren, och inom ramarna för de internationella konventionerna finns inte dessa belopp att uppbringa.

Amoco Cadiz

Den 16 mars 1978 gick supertankern *Amoco Cadiz* i hårt väder på Atlanten utanför Bretagnes kust i Frankrike. Det hårda vädret blev en för stor belastning för det van-skötta fartyget, som drabbades av roderhaveri och förlorade manöverförmågan. *Amoco Cadiz* låg och drev i den hårda vinden. Bogserhjälp tillkallades och var på plats redan efter en timme. De två följande timmarna ägnades åt förhandlingar om bärgarlön. Bogserförsöken inleddes, men den starka strömmen och vindstyrkan på upp till 27 m/s blev för mycket. Bogserlinan gick av och tankern drev till slut hårt på grund 2,5 km utanför det lilla fiskesamhället Port Sall.

Först då sände fartyget nödsignal. Man gjorde ett försök att pumpa över olja, men misslyckades. Efter en vecka bröts fartyget i två delar och hela lasten på 223 000 ton råolja rann ut i havet. Detta utsläpp var nära åtta gånger så stort som det kända utsläppet från *Exxon Valdez*⁶.

Utsläppet från *Amoco Cadiz* orsakade en enorm förödelse längs kusterna i Bretagne. Över 130 stränder på en sträcka av 200 km var täckta av ett upp till 30 cm tjockt lager olja. Oljebältet längs kusten var 2 km brett och tunnare skikt sträckte sig 6 km ut från kusten. Oljan gjorde extra stor skada, då de giftiga beståndsdelarna inte hann avdunsta innan oljan nådde kusten. Över 30 000 sjöfåglar dog, liksom 230 000 ton skaldjur och fisk. Traktens alla mussel- och ostronodlingar ödelades helt.

Amoco Cadiz ägdes av det amerikanska oljebolaget Amoco Oil Corporation, men gick under liberiansk flagg. Oljebolaget blev fällt av amerikansk domstol för vårdslöshet på flera punkter och för att man hade haft en för dåligt utbildad besättning.

Sammanlagt drabbades 400 000 personer i mer än 90 franska kommuner. Sammanlagt yrkades skadestånd om 750 miljoner dollar, men endast 85,2 miljoner dollar betalades ut.

Ersättningsnivåerna i de befintliga konventionerna visade sig vara fullständigt otillräckliga.

⁶ Se ovan s 10-11.

Aegean Captain och Atlantic Empress



Den 19 juli 1979 var den liberianska supertankern *Aegean Captain* på väg från Venezuela med 200 000 ton råolja. Vid samma tillfälle gick *Atlantic Empress* västerut med 276 000 ton arabisk råolja. Fartygen, som båda var av typen VLCC (Very Large Crude Carrier), kolliderade med varandra 32 km norr om Tobago i Karibiska havet. Båda fartygen började brinna och 26 besättningsmän miste livet. Man lyckades dock rädda *Aegean Captain* och fartyget bogserades till Venezuela. *Atlantic Empress* däremot fortsatte att brinna och bogserades 450 km öster om Barbados. Där sjönk hon till 4 500 meters djup den 2 augusti, med 140 000 ton olja kvar ombord.

Detta är den största oljeolyckan som någonsin ägt rum.



2. Fakta och statistik

Olja och dess användning

Olja som utvinns idag är rester från nedbrutna mikroskopiskt små djur och växter⁷ som levde nära havsytan för miljontals år sedan. Kemiskt består råolja av komplexa bindningar av kol och väte (organiska kolvätebindningar). Mindre mängder metaller kan också förekomma i råolja. Råoljan raffinerar, varigenom diesel, smörjolja och andra oljeprodukter framställs för olika ändamål. En av flera raffineringmetoder kallas krackning, som är en värmeprocess där de stora komplexa kolvätebindningarna slås sönder till mindre och lättare molekyler.

Vårt moderna samhälle har gjort sig beroende av oljan som energikälla. Största oljekonsumenten i världen är USA. Där står oljan för 37 % av landets totala energiförbrukning och 97 % av landets totala drivmedel för fordon⁸.

Olja i olika former används även som delkomponent i tillverkningsprocesser av ett oräkneligt antal produkter, bland annat datorer, rengöringsmedel, textilier, plastprodukter och läkemedel. Nordamerika svarar för 29 % av världens konsumtion av raffinerade oljeprodukter, Asien och fjärran östern svarar för ca. 25%, samt Västeuropa ca. 20 %⁹.

Oljereserver, produktion, handel och priser

Oljemängd mäts oftast i ton eller "barrels", d.v.s. fat. Ett ton olja motsvarar 7,33 fat olja¹⁰.

Det finns i världen en oljereserv på cirka 140 miljarder ton råolja¹¹. Drygt 65 % av denna reserv finns i Mellanöstern. Saudi-Arabien svarar för drygt 25 % av världens oljereserv. OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) är en intresseorganisation med 11 medlemsländer¹², varav de flesta är de oljeproducerande länderna i Mellanöstern. OPEC svarar för 41 % av världens totala oljeproduktion och

⁷ Zooplankton och fytoplankton.

⁸ American Petroleum Institute.

⁹ OPEC, Annual Statistical Bulletin 1999.

¹⁰ Med ton avses här "metric ton".

¹¹ Avser år 1999. Källa: BP Amoco Statistical Review of World Energy 2000.

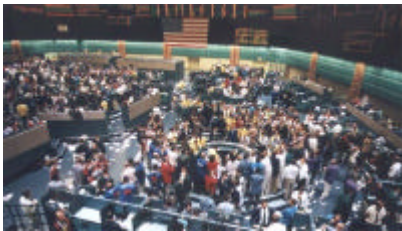
¹² Medlemmar: Algeriet, Indonesien, Iran, Irak, Kuwait, Libyen, Nigeria, Qatar, Saudi-Arabien, UAE (Förenade Arabemiraten), Venezuela. Ecuador lämnade OPEC 1993 och Gabon 1995.

78 % av de totala reserverna råolja. OPEC:s sekretariat ligger i Wien. OPEC reglerar inte oljepriser eller produktionskvantiteter utan har en samordnande funktion för medlemmarna.

Den andra stora intresseorganisationen, eller forumet, är International Energy Agency, IEA, som har sitt säte i Paris och är knuten till OECD¹³. Därför är de medverkande länderna också de 30 OECD-medlemmarna, inklusive Sverige.

EU-kommissionen deltar i IEA:s arbete. IEA:s andel av världens råoljeproduktion uppgick 1998 till 25 %.

Stora oljeproducenter som inte är medlemmar av varken OPEC eller OECD/IEA är f.d. Sovjetunionen, Kina och Mexiko¹⁴.



Olja är en råvara som handlas på råvarumarknaden och därför kan varan byta ägare många gånger under mycket korta tidsperioder. De tre största oljebörserna är New York Mercantile Exchange (NYMEX), International Petroleum Exchange in London (IPE), samt Singapore International Monetary Exchange (SIMEX). Det är utbudet och efterfrågan på oljebörserna som styr priset på råvaran. Det genomsnittliga priset för olja som OPEC-länderna erhöll 1999 var 17,47 dollar/barrel¹⁵. Genomsnittspriset för s.k. "Brent crude" generellt var något högre (18,25 dollar/barrel). Dessa priser avser CIF, vilket betyder att de inkluderar kostnader för frakt och försäkring¹⁶.

OPEC-ländernas sammanlagda exportinkomster år 1999 var ca. 155 miljarder dollar¹⁷. (Motsvarande statistik insamlas inte av IEA).

Det slutliga marknadspriset, d.v.s. detaljhandelspriset, för olja beror på vilka påslag som varje marknad genererar. Genomsnittligt marknadspris i EU 1997 var 95,7 dollar/barrel och i USA, som har de lägsta priserna, 43,9 dollar/barrel. En betydande del av marknadspriset utgörs ofta av de nationella energiskatterna, vilka varierar kraftigt mellan de olika länderna som köper oljan. I EU är oljeskatten i genomsnitt 68 % av oljepriset till slutkund. Av resterande del av priset går 16 % till industrin

¹³ OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development. OECD har 30 medlemsländer, inklusive Sverige, och har sitt säte i Paris.

¹⁴ F.d. Sovjetunionen producerar 7,4 milj. fat/dag, Kina 3,2, och Mexiko 2,9. Källa: OPEC.

¹⁵ Genomsnittspris 1999 för "the OPEC Reference Basket of crudes".

¹⁶ CIF = Cost, Insurance and Freight. En internationell handelsterm (Incoterm) enligt Internationella handelskammaren (ICC).

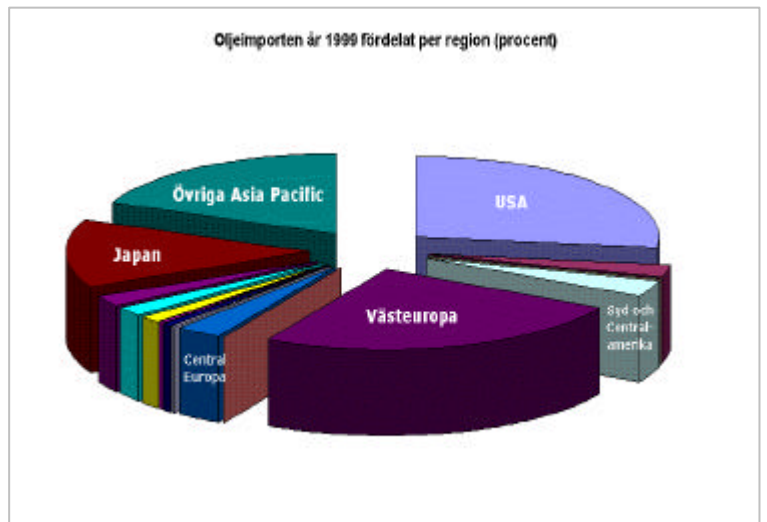
¹⁷ OPEC, Annual Statistical Bulletin 1999.

(raffinaderier etc.) och 16% till oljeexportören. I USA är skatten 31 % av konsumentpriset, 30 % går till industrin och 38 % till oljeexportörerna¹⁸.

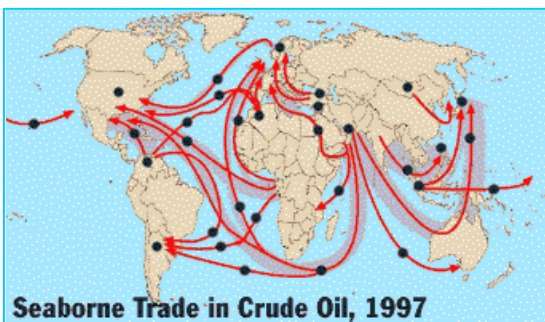
Faktorer som påverkar efterfrågan på olja är framförallt ekonomisk tillväxt, förändringar i oljans andel av de totala energikällorna, förändringar i effektivitetsutnyttjande av olja (p.g.a. exempelvis energisnålare tekniker), oljepriser och priser på andra energikällor samt vädret¹⁹.

Den totala handeln av råolja uppgick 1999 till ca. 1,58 miljarder ton²⁰.

De största importländerna och regionerna var USA (428 milj. ton), Västeuropa (393 milj. ton), övriga Asia Pacific (294 milj. ton) samt Japan (241 milj. ton).



Källa: BP Amoco.



Merparten av all olja fraktas med fartyg och oljetankers. Handelsvägarna framgår av kartan här intill²¹. Den genomsnittliga distansen²² för en oljetransport är omkring 4 700 nautiska mil²³.

År 1999 fanns cirka 3300 tankerfartyg²⁴.

Tankerflottan är föråldrad. Nära hälften (48%) av världens tankerfartyg är byggda före 1984. Endast en femtedel av flottan är byggd under åren 1995-1999. Av de riktigt stora tankerfartygen, d.v.s. de som har en bruttodräktighet om 320 000 ton och över, är dock samtliga byggda före år 1984. Det finns 50 stycken sådana tankers²⁵.

¹⁸ OPEC.

¹⁹ OPEC.

²⁰ BP Amoco.

²¹ M. Block, ABCNEWS.com/Magellan/Geographix.

²² Yearbook of International Co-operation on Environment and Development 1999/2000 s 32.

²³ En nautisk mil, eller en distansminut, är lika med 1 852 meter.

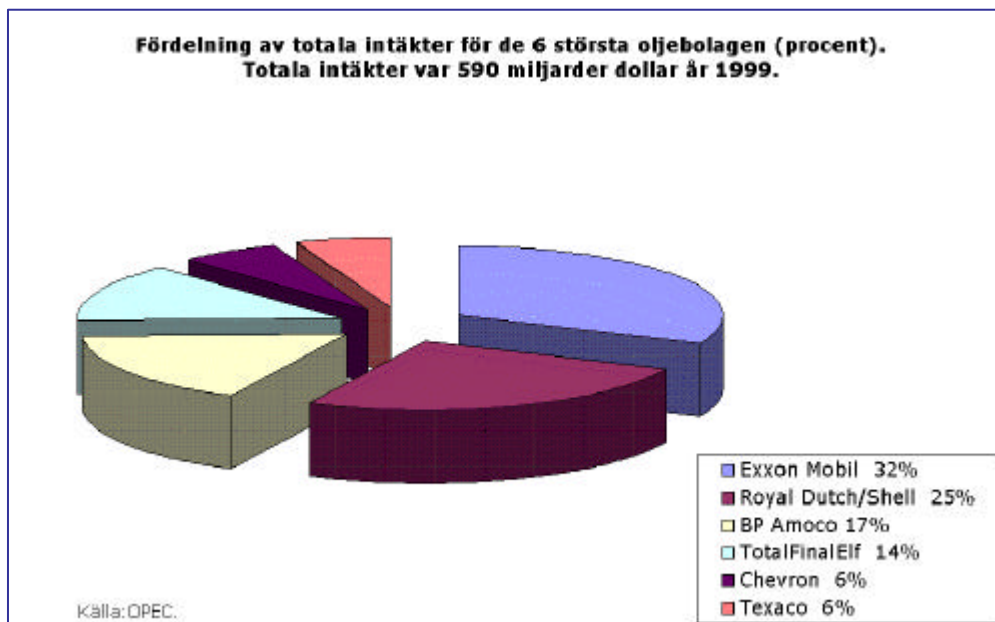
²⁴ OPEC, Annual Statistical Bulletin 1999 s 97.

²⁵ OPEC, Annual Statistical Bulletin 1999 s 97.

Ägande

De största ägarandelarna av världens oljebolag innehas av regeringar. I början av 1970-talet genomfördes en nationaliseringsfas inom oljeindustrin varvid oljebolag övergick i statlig ägo. I OPEC-länderna är alla oljebolag statliga²⁶.

De största privatägda oljebolagen i världen, i ordning efter mängd producerad råolja, är ExxonMobil, Royal Dutch/Shell, BP Amoco, TotalFinalElf, Chevron och Texaco. Sammanlagt producerade dessa bolag 10 miljoner fat råolja per dag 1999 och hade tillsammans intäkter på 590 miljarder dollar samma år²⁷. Detta motsvarar c:a 1/3 av världsproduktionen.



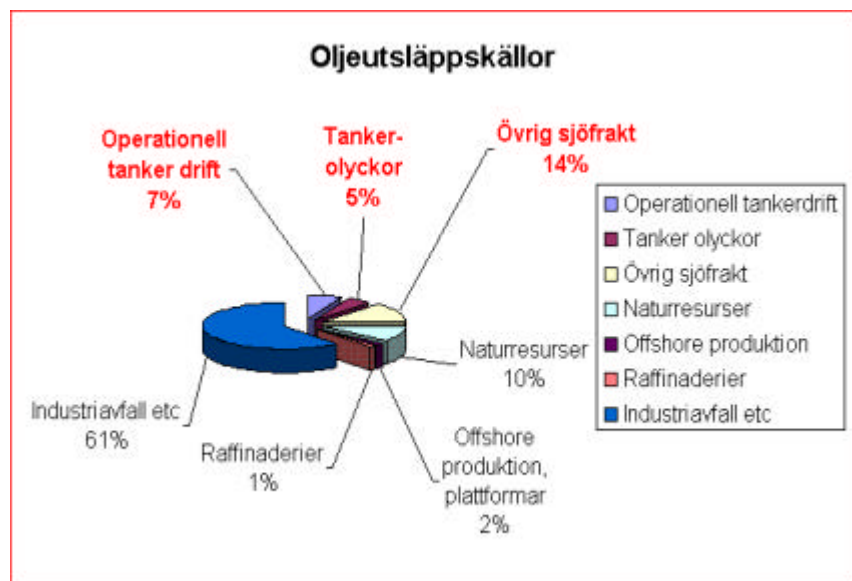
²⁶ OPEC.

²⁷ OPEC, Annual Statistical Bulletin 1999 s 124.

Utsläppskällor

Man skulle kunna tro att alla oljespill i havet är olyckshändelser. Olyckorna står emellertid endast för en liten del av de totala utsläppen, även om de får störst massmedial uppmärksamhet. Den största mängden utsläpp från fartyg sker under fartygens normala drift, s.k. operationella utsläpp. Och tyvärr är det så att även avsiktliga utsläpp förekommer.

Enligt den statliga utredningen "Att komma åt oljeutsläppen", SOU 1998:158, finns ingen helt tillförlitlig statistik över sjöfartens andel av oljeutsläppen²⁸. Den statistik som UNEP²⁹ sammanställer visar, enligt grafen här intill, att sjöfarten 1990 stod för en knapp tredjedel (markerat med röd text i grafen) av oljeut-



släppen i havet, varav olyckorna endast för cirka 5 %. Den största delen av oljeutsläppen i havet orsakas således av landbaserad verksamhet, till vilken oftast även oljeplattformar räknas (offshore produktion).

De avsiktliga utsläppen sker när tankerfartygen rengör sina tankers ute till havs. Tankerrummen spolas rena och oljeblandat vatten spolas ut i havet. Sedan kan fartyget i hamn fylla på med ny last i ett rent tankerrum. Orsakerna till detta beteende är främst höga avgifter som hamnarna tar ut för rening, eller att sådan kapacitet saknas i hamn. Så länge riskerna förknippade med avsiktliga utsläpp är små kan detta fortgå. Risken att bli upptäckt och dessutom ålagd med straff är relativt liten.

²⁸ SOU 1998:158 s 102.

²⁹ UNEP, United Nations Environmental Programme.

Oljeutsläppen - mer än en droppe i havet

Ett enstaka utsläpp brukar beskrivas som "stort" om det uppgår till 700 ton eller mer³⁰. Men även mycket små utsläpp skadar den marina miljön, och då i synnerhet plankton och larver, som andra djur högre upp i näringskedjan är beroende av. Därmed rubbas den ekologiska balansen för en lång tid framöver.

Några av de större och juridiskt betydelsefulla olyckorna har redovisats ovan i kapitel två. Tabellen nedan visar en sammanställning över de 20 största oljeolyckorna. Även om tillgänglig statistik inte är helt tillförlitlig, visar den ändå en ungefärlig storlek av den marina förorening som oljan medför.

Fartygets namn	År	Olyckans geografiska läge	Oljeutsläpp (ton)
Atlantic Empress	1979	Utanför Tobago, Västindien	287 000
ABT Summer	1991	700 nautiska mil utanför Angola	260 000
Castillo de Bellver	1983	Utanför Saldanha Bay, Sydafrika	252 000
Amoco Cadiz	1978	utanför Bretagne, Frankrike	223 000
Haven	1991	Genoa, Italien	144 000
Odyssey	1988	700 nautiska mil utanför Nova Scotia, Canada	132 000
Torrey Canyon	1967	Scilly Isles, UK	119 000
Urquiola	1976	La Coruna, Spanien	100 000
Hawaiian Patriot	1977	300 nautiska mil utanför Honolulu	95 000
Independenta	1979	Bosporerna, Turkiet	95 000
Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88 000
Braer	1993	Shetland Islands, UK	85 000
Khark 5	1989	120 nautiska mil utanför Marockos Atlantkust	80 000
Aegean Sea	1992	La Coruna, Spanien	74 000
Sea Empress	1996	Milford Haven, UK	72 000
Katina P.	1992	Utanför Maputo, Moçambique	72 000
Assimi	1983	55 nautiska mil utanför Muscat, Oman	53 000
Metula	1974	Magellan Straits, Chile	50 000
Wafra	1971	Utanför Cape Agulhas, Sydafrika	40 000
Exxon Valdez	1989	Prince William Sound, Alaska, USA	37 000

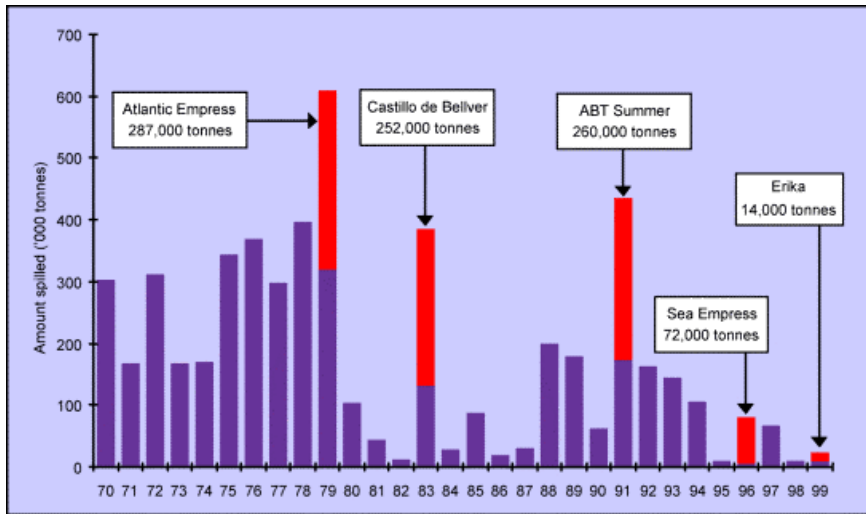
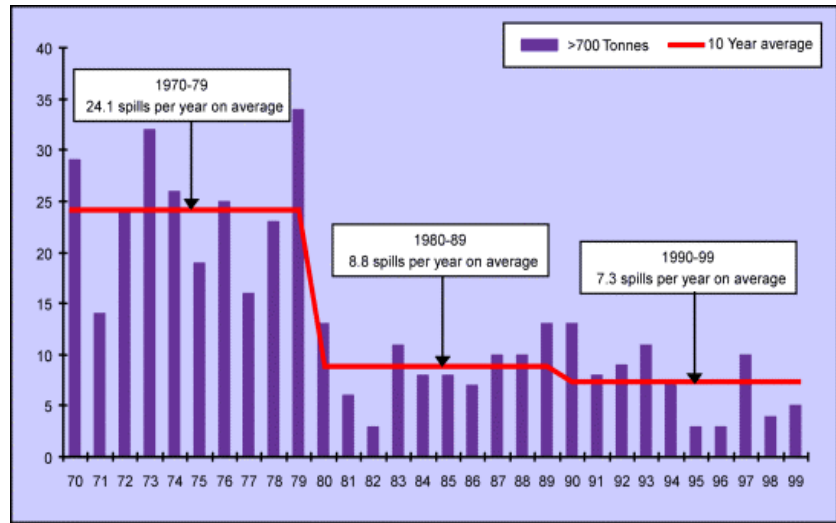
Källa: ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.

³⁰ ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.

Antalet utsläpp har minskat under de senaste tre decennierna, men är alltså ofta förekommande. ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, beräknar att det i genomsnitt under det senaste decenniet skett cirka sju större oljeutsläpp i världen varje år.

Antal oljespill över 700 ton, dvs. stora utsläpp

Källa: ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.



Mängd oljespill från fartyg

Källa: ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation Ltd.

Förebyggande åtgärder

Förebyggande åtgärder som syftar till att förhindra oljeolyckor och operationella oljeutsläpp sker på olika sätt. Genom bättre fartygskonstruktioner kan lastning, lossning, drift och rengöring ske säkrare. Utbildning för besättningen och bättre rutiner ombord medför att olyckor orsakade av personella försummelser kan reduceras. Oljedagböcker och andra dokumenteringskrav medför skärpta rutiner.

Säkrare navigering uppnås genom bl.a. lotsning av tankerfartyg in till hamn och tydligare sjömärkning. Rapporteringskrav av olika slag kan också verka förebyggande. Oljetankers över en viss storlek har exempelvis en skyldighet att på förhand rapportera in till den hamn som de tänker gå in i. Ökad kontroll från kustbevakningen är en annan förebyggande åtgärd liksom att skapa en beredskap för räddningsarbete som eventuellt måste sättas in. Väl koordinerade sjöräddnings- och beredskapsplaner är av stor betydelse för resultatet av en räddningsinsats.

För att minska risken för oljeutsläpp vid olyckor orsakade av kollision och grundstötning utrustas nya oljetankers med tjockare skrov. Sedan 1993 är det ett krav enligt internationell reglering³¹ att oljetankers och fartyg med en dödvikt³² på minst 600 ton skall ha dubbel botten under hela tanklådan (se bilden: double bottom), dvs. dubbelt skrov. Krav ställs på att fartyget förses med dubbel sidobordsläggning längs hela tanklådans längd (double hull) om lasttankarnas kapacitet överstiger 700 kubikmeter³³.



Krav finns även vad gäller fartygs utpumpningsutrusning och utrustning för rengöring av lasttankar om tankfartyget har en bruttodräktighet på minst **150**³⁴. En teknik som kallas "Load on top" har utvecklats för att komma till rätta med nedsmutsning i samband med ballastvatten³⁵. Metoden bygger på att oljehaltigt vatten settlas, dvs. oljan avskiljs från vattnet i en särskild sk sloptank och oljan lägger sig ovanpå vattnet. Detta vatten kan sedan tömmas enligt givna regler och den kvarvarande oljan blir kvar ombord.

³¹ Krav enligt ett tillägg 1993 till MARPOL-konventionen.

³² Fartygets vikt utan last.

³³ SOU 1998:158 s 145. American Petroleum Institute (webbplats).

³⁴ Under 80-talet infördes ett dimensionslöst värde för bruttodräktighet.

³⁵ Vatten som fylls i tankarna när fartyget saknar last för att öka stabiliteten vid gång.

För att förhindra utsläpp från maskinrummen ställs krav på hur dessa delar av fartyget konstrueras. På fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 skall särskild filtreringsutrusning finnas, liksom uppsamlingstankar.

3. Konsekvenser för miljön och ekonomiska konsekvenser

Miljöpåverkan

Hur oljan beter sig när den kommer i kontakt med havet beror på vilken typ av olja det är, typ av utsläppskälla, var utsläppet sker (öppet hav, i flod, nära kust, etc.) samt vilka förhållanden som råder när utsläppet sker. Väderförhållanden, strömförhållanden, vågrörelser, vind och temperatur har betydelse för hur oljan beter sig. Kalla vatten, t.ex. våra nordliga vatten, är känsligare för ett oljeutsläpp då oljan bryts ned långsammare och den negativa miljöeffekten blir långvarigare. Likaså gör oljan stor skada i lugna vatten där kolväten ackumuleras och det kan ta mer än tio år för oljan att brytas ned³⁶. Hur stor mängd olja som vid samma tillfälle släpps ut har givetvis också betydelse för miljöpåverkan.

Inget oljeutsläpp är det andra likt, men händelseförloppet vid ett oljeutsläpp går mycket snabbt och inom några timmar sker i princip tre saker; spridning, avdunstning och emulsion.



Råoljans kraftiga kolvätebindningar löses inte upp i vatten. När så råolja släpps ut i havet tenderar den att lägga sig ovanpå ytan i stora klumpar och flyter i väg i samma riktning som vinden blåser. Oljan sprider sig snabbt och kan flyta långa distanser. När den når en strand har den tjocka oljemassan dels en kvävande effekt, dels en förgiftande effekt. Fåglars fjäderdräkter till exempel kan inte stöta bort den tjocka oljan och inte heller sälars pälsar.

Raffinerade oljeprodukter, som är lättare, kan till viss del lösas upp i vatten. Men å andra sidan är dessa giftigare och merparten förblir ändå ouplöst eftersom endast en bråkdel av oljekomponenterna är lösliga i vatten. Eftersom denna olja också är lättare kan den sprida sig snabbare. Oljeutsläppen består dock mest av råolja.

Avdunstningen, som sker efter spridningen, ökar när oljan förflyttas i havet. Den lättare olja som inte löses upp avdunstar från vattenytan. Kvar blir den tunga och svarta oljan. Denna kan till viss del sjunka till havsbotten och där brytas ned biologiskt, men endast så långt den begränsade syremängden i havet räcker till. Sedan avstannar den processen och oljan lägger sig som ett kvävande skikt på

³⁶ American Petroleum Institute, IMO samt SOU 1998: 158.

botten och den levande undervattensvegetationen dör, vilket i sin tur påverkar hela den marina näringskedjan.

Emulsionen, då vatten och olja blandas, kan ske på två sätt. Antingen blandas oljan i vattnet. Detta kallas olja-i-vatten emulsion, eller dispergering. När vattnet blandas i oljan benämns processen vatten-i-olja emulsion, eller mousse. Ibland kallas den olja som då flyter på havet "chocolate mousse". Oljan är tjock och mörk.

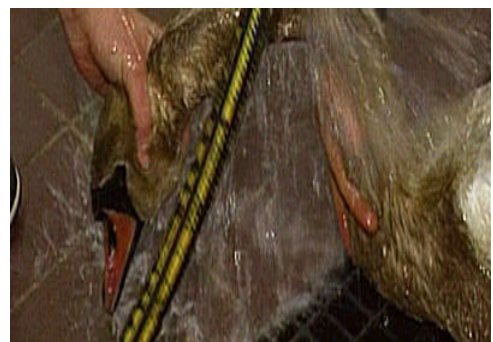
När oljan flyter iväg tar den också med sig allehanda bråte som kan komma i dess väg; skräp, ved och vad det månne vara. Störst miljöskada gör oljan då den flyter i land i naturrik kust med stor biologisk mångfald. I marin miljö kan oljan vara giftig då den kommer i kontakt med hud, andningsorgan eller gälar på fiskar och andra djur. Oljan förorenar vattenkällor och badstränder förstörs. Samhällen smutsas ned.

Oljebekämpning

Olja bekämpas mekaniskt, biologiskt eller kemiskt. Den traditionella metoden är mekanisk bekämpning, medan biologisk nedbrytning av olja med hjälp av bakterier är en relativt ny metod. Forskare utvecklar nya metoder som prövas och förfinas. American Petroleum Institute rapporterar exempelvis om försök med att bränna oljan (in-situ oil burning).

Sanering

När oljekatastrofen har inträffat i kustområdena och en väl fungerande räddningsplan lagts upp, sätter biologer, marinbiologer, veterinärer, zoologer, botanister och andra specialister upp rehabiliteringsstationer för att i möjligaste mån återställa hälsan hos drabbade djur och rädda skadad flora. Fåglar och djur tvättas i särskilda tvättanordningar och deras hälsotillstånd övervakas.



Även stränder tvättas. Ett lyckat saneringsarbete måste ske snabbt och effektivt. Utrustning som kan hantera olja med hög viskositet (trögflytande olja) krävs, liksom lagringskapacitet för den upphämtade oljan. Ofta deltar många frivilliga personer i saneringsarbetet som i regel tar flera år.

Kostnader

Det finns ingen given formel för hur kostnaderna för de skador som ett oljeutsläpp orsakar skall beräknas. I synnerhet då vissa miljövärden inte kan mätas i monetära termer. I saneringsarbetet efter en olycka deltar ofta många människor frivilligt, utan anspråk på ersättning.

Förutom skador på den marina och kustlandskapets flora och fauna är det ofta många olika intressen som berörs. Näringsgrenar som är beroende av havet, kustlandskapet och en oförstörd miljö drabbas: fiskerinäringen, turismen och många andra företag och personer som har sin inkomstkälla från kust- och havsrelaterad verksamhet. Ett oljeutsläpp kan orsaka ekonomiska förluster för många direkta och indirekta intressenter inom många olika näringsgrenar. Även nationer åsamkas ekonomisk skada, i form av kostnader för sanerings- och räddningsarbete. Indirekta statliga kostnader uppstår, exempelvis genom omfördelning av resurser vid räddningsarbete. Den myndighetsapparat som krävs i förebyggande syfte kostar också pengar, liksom utredningsarbete, diplomatiska och rättsliga processer.



För oljeindustrin är naturligtvis ett oljeutsläpp förenat med förlust av godset. Därutöver kommer eventuella kostnader för skadeanspråk och andra rättsliga processer som kan åtföljas av ett utsläpp.

4. Aktörer

Internationella

FN har stor betydelse för utveckling av regelverket för sjöfart och oljetransporter. De konventioner som ingåtts mellan stater administreras normalt av FN-organ. Ett av de mest centrala organen för oljeutsläpp från fartyg är IMO, International Maritime Organisation, med säte i London. Ett annat är UNEP, FN:s miljöprogram.

Miljöorganisationer

Miljöorganisationerna har en betydelsefull roll som "vakthundar" och opinionsbildare bl.a. i utvecklandet av regelverket på miljöområdet. De bevakar industrins aktiviteter och slår larm om fartyg eller stater begår "brott" mot miljön. Några av de större internationella organisationerna är Världsnaturfonden (WWF), Greenpeace och Jordens Vänner (Friends of the Earth). I Sverige finns även Svenska Naturskyddsföreningen. Dessa har i allt större utsträckning personal med hög kompetens i såväl miljöfrågor som internationell rätt. De deltar ofta i arbetsmöten som FN håller så långt närvaro av s.k. NGOs³⁷ är tillåten.

Industrin

Industrin omfattar bl a privata och statliga oljebolag, rederier och shippingföretag samt försäkringsbolag och råvarumäklare. Några av de mest betydelsefulla företagsorganisationerna är International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO).

Sverige

I Sverige ligger ansvaret för att minska riskerna för oljeutsläpp genom lagstiftning och deltagande i det internationella arbetet på regeringen. Inom Regeringskansliet är det framförallt Miljödepartementet, Näringsdepartementet och Utrikesdepartementet som ansvarar för olika områden i detta arbete. Det operativa dagliga arbetet är fördelat på ett antal myndigheter och affärsverk. Några av de viktigaste myndigheterna

³⁷ Non-Governmental Organizations.

beskrivs kortfattat nedan. Informationen är hämtad från respektive myndighets webbplats.

Sjöfartsverket är ett affärsverk inom transportsektorn. Verket svarar för sjöfartens säkerhet och framkomlighet. Sjöfartsinspektionens samlade verksamhet syftar till att se till att kraven på fartygens säkerhet, skyddet mot vattenförorening från fartyg samt kraven på rederiers och fartygs säkerhetsorganisation uppfylls. Arbetet med de svenska farlederna är en grundpelare i Sjöfartsverkets verksamhet. Underhåll, utmärkning samt planering och förbättring av farlederna är ett fortlöpande arbete för att klara kraven på miljö- och sjösäkerhet. Sjöfartsverket har cirka 270 lotsar anställda. Lotsarna ger service till fartyg på gång till och från Sveriges hamnar. Under 2000 utfördes 46 341 lotsningar.

Kustbevakningen är en civil myndighet. Kustbevakningen skall:

- i enlighet med särskilda föreskrifter utföra sjöövervakning och annan kontroll- och tillsynsverksamhet samt miljöräddningstjänst till sjöss,
- samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt
- följa den internationella utvecklingen inom sitt verksamhetsområde och medverka i internationellt samarbete för att utveckla gränskontroll, brottsbekämpning till sjöss, miljöskydd till sjöss och annan sjöövervakning.

Naturvårdsverket är en statlig miljömyndighet som arbetar för en ekologisk hållbar utveckling. Regeringsuppdraget är att samordna och vara pådrivande i miljöarbetet såväl nationellt som internationellt. Naturvårdsverkets huvudsakliga uppgifter är att

- föreslå mål, åtgärder och styrmedel i miljöpolitiken och miljöarbetet (Utveckling av miljöarbetet)
- genomföra miljöpolitiska beslut om statliga anslag, lagtillämpning mm (Genomförande av miljöpolitiken)
- följa upp och utvärdera miljösituationen och miljöarbetet (Uppföljning och utvärdering).

SMHI, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, tillhandahåller planerings- och beslutsunderlag för väder- och vattenberoende verksamheter. SMHI är samhällets expertorgan inom meteorologi, hydrologi, oceanografi och är en resurs i miljöarbetet. Institutet bedriver forskning och utveckling inom bl.a. oceanografi, dvs. läran om havet.

5. Internationell och nationell reglering

Utvecklingen av regleringarna – en överblick



De globala miljökonventionerna som idag reglerar utsläpp av olja i havet är i stor utsträckning ett reaktivt resultat av de större oljeolyckorna som inträffat. Före år 1967 var medvetandegraden om oljeolyckor till havs inte särskilt hög – eftersom man då ännu inte hade erfårit några större olyckor och dess konsekvenser.

Olyckan med oljetankern *Torrey Canyon* 1967, som drabbade Englands och Frankrikes kuster, ändrade drastiskt denna bild. Olyckan var då den i särklass största som någonsin inträffat, med ett oljespill om 120 000 ton, och skapade en stark opinion mot oljeutsläpp i dessa länder. Men även internationellt blev olyckan uppmärksammas och skapade därmed ett konstruktivt klimat för en ny internationell lagstiftning bland många av världens nationer. Lagstiftarna insåg de nationella lagarnas tillkortakommanden.

Den dåvarande internationella konventionen **OILPOL 54**³⁸ hade endast åtta länder anslutit sig till. Den omfattade inte utsläpp till följd av olyckor. Men under 50-talet hade de oljetankers som fraktade olja över haven blivit markant större och därmed hade riskerna för svåra olyckor också ökat. Den första tankern i 100 000 tonsklassen sjösattes 1959, emedan en normal tanker efter andra världskriget bara nådde dryga tiondelen av denna storlek. Verkligheten hade snabbt sprungit förbi det rådande regelverket.

till följd av Efter *Torrey Canyon*-olyckan restes krav på kraftfulla tag mot oljeutsläpp varpå England och Frankrike tog initiativet till förändringar. De vände sig till FN:s sjöfartsorganisation IMO, International Maritime Organization³⁹, som tillsatte en särskild lagkommitté för att utreda problemen med oljeutsläpp. Detta blev början på

³⁸ The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954.

³⁹ FN-organisationen IMO, med säte i London, bytte namn 1982 och hette tidigare Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

ett samarbete mellan många stater genom IMO och utformningen av dagens internationella lagstiftning för oljetransporter till havs. I det internationella samfundets strävan att förebygga och minska oljeutsläppen i havet, samt lindra konsekvenserna av sådana utsläpp, har IMO alltså en central roll.

Även för oljeindustrin markerade *Torrey Canyon-olyckan* en vändpunkt vad beträffar hantering av olja. Oljeindustrins medvetande om oljehanteringens risker ökade och denna kom att få bära ett betydligt större ansvar för riskerna med sin verksamhet

FN höll i Stockholm 1972 den första stora internationella miljökonferensen⁴⁰. IMO var en av de deltagande organisationerna. Konferensen resulterade i den s.k. Stockholmsdeklarationen⁴¹ med ett aktionsprogram⁴² och ett antal miljöprinciper. Dessutom bildades FN:s miljöprogram, UNEP⁴³.

IMO antog 1973 konventionen om marin förorening från fartyg. Reglerna i denna konvention omfattade bl.a. förorening av olja. Konventionen modifierades genom ett protokoll från 1978, varvid konventionen fick benämningen **MARPOL 73/78**⁴⁴. Konventionen reglerar främst hur oljeutsläpp kan förebyggas genom att vidta säkerhetsåtgärder. År 1992 skärptes konventionens krav på tankers och fartygs konstruktion för att därigenom ytterligare minska mängden oljeutsläpp⁴⁵.

MARPOL 73/78 är applicerbar framförallt vid reglering av utsläpp från oljefartygens normala *operationella drift*. De konventioner som primärt syftar till att minska oljeutsläpp från fartyg vid *olyckor* är 1972 års **COLREG**⁴⁶ konvention och **SOLAS**⁴⁷ konventionen från 1974. Ingen av dessa konventioner är i första hand till för skydd av miljön⁴⁸ även om regleringarna ger positiva miljöeffekter.

Vid FN:s miljökonferens i Rio 1992, UNCED⁴⁹, kom miljöprinciperna att utkristalliseras ytterligare, delvis därför att miljöproblemen kommit att bli alltmer globala. Resultatet av Rio-konferensen blev framförallt Agenda 21 programmet, med riktlinjer för en hållbar utveckling. Miljökonventionerna som tillkommit efter Rio 1992 har miljöprinciperna som fundamentala byggstenar och baseras på att ekonomiska och ekologiska

⁴⁰ The UN Conference on the Human Environment, 1972.

⁴¹ The Stockholm Declaration, 1972.

⁴² The Environmental Action Plan, omfattande 109 punkter.

⁴³ The United Nations Environmental Programme, med säte i Nairobi, Kenya.

⁴⁴ The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

⁴⁵ 1992 Amendments to MARPOL 73/78

⁴⁶ International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972.

⁴⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 and 1974.

⁴⁸ Ebbesson, Rapport från WWF Nr. 3:97 s 20.

⁴⁹ The 1992 UN Conference on Environment and Development (UNCED).

målsättningar skall vara ömsesidigt stödjande. Ett verktyg för att söka säkerställa att så sker är t ex tillämpningen av miljökonsekvensbedömningar⁵⁰, s.k. MKB. Ett par exempel på miljöprinciperna är försiktighetsprincipen⁵¹ (princip 15) och principen om att förorenaren betalar⁵² (princip 16).

Centrala internationella avtal samt allmänt vedertagen praxis utgör de instrument som sammantaget kallas *hard law*. Till dessa är länder juridiskt bundna. Ett land är dock endast juridiskt bundet till en konvention om det har ratificerat konventionen i fråga. Miljöprinciperna, som nämnts ovan, tillhör däremot s.k. "soft law" och är icke-bindande instrument. Flera av miljöprinciperna har fått en allt starkare status, men jurister på området är inte eniga om huruvida somliga miljöprinciper är tillräckligt etablerade för att betraktas som "hard law".

Det finns konventioner som är ämnade att underlätta för den drabbade staten att agera snabbt och effektivt när en oljeolycka har inträffat. IMO:s **Interventionskonvention**⁵³ från 1969 är en sådan. Då *Torrey Canyon*-olyckan inträffade var det oklart i vilken utsträckning en kuststat lagligen kunde vidta åtgärder för att skydda sitt territorium mot oljeutsläpp orsakat av fartyg då fartygsägaren, ägaren av godset eller flaggstaten var från annan stat. Interventionskonventionen är också ett reaktivt resultat av *Torrey Canyon*. Genom konventionen stärktes kuststaters möjligheter att agera och vidta åtgärder gentemot ett fartyg under annan stats flagga. Inom folkrätten har sedvanan tidigare inneburit att ett fartyg på det fria havet endast står under sin flaggstats jurisdiktion⁵⁴.

Nationell lagstiftning som reglerar oljeutsläpp från fartyg är också oftast resultat av erfarenheter som gjorts efter inträffade olyckor. *Exxon Valdez*-olyckan⁵⁵ 1989, som inträffade på amerikanskt vatten, kom att få en betydande roll för utformningen av den amerikanska miljölagstiftningen – i synnerhet vad gäller stränga regler för skadestånd och kompensation vid förorening med olja. Ett år efter olyckan antogs *the U.S. Oil Pollution Act of 1990*, **OPA 90**.

Kompensation och ersättning till offren för oljans skador blev en angelägen fråga internationellt när *Torrey Canyon*-olyckan hade inträffat. 1978 startades två nya fonder av ett antal stater, som skulle användas för ersättning till dem som lidit skada

⁵⁰ Environmental Impact Assessment, EIA.

⁵¹ The Precautionary Principle.

⁵² The Polluter Pays Principle.

⁵³ International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969.

⁵⁴ Ebbesson, Internationell miljö rätt s 134.

⁵⁵ Olyckan beskrivs ovan s 10-11.

av oljeutsläpp från oljetankers. Man bildade en organisation för att administrera dessa som kom att ligga utanför FN:s system men var nära knuten till IMO⁵⁶. Organisationen fick namnet *the International Oil Pollution Compensation Funds, IOPF* med säte i London. Ramverket till detta initiativ var två konventioner under IMO: **1969 Civil Liability Fund⁵⁷ (Ansvarighetskonventionen)** och **1971 Fund Convention⁵⁸ (Fondkonventionen)**. Båda dessa uppdaterades 1992 vilket bland annat fick ledde till att de fick nya beteckningar och fler signatärer (anslutna stater). De nya protokollen trädde i kraft 1996. En närmare redogörelse över fonderna återfinns i de avsnitt som närmast följer.

Att dumpa oljehaltigt avfall från oljetankers förbjöds redan genom OILPOL 54⁵⁹. Men förbudet gällde endast inom visst avstånd från land samt vissa skyddade områden. När konventionen reviderades 1962 ändrades dumpningsreglerna och ett generellt förbud mot dumpning infördes. Den s.k. **Londonkonventionen⁶⁰**, som antogs i London 1972 och reviderades 1996, förbjuder dumpning i havet av farliga ämnen. Konventionen kallas även den **globala dumpningskonventionen⁶¹**. Försiktighetsprincipen är central i 1996 års tilläggsprotokoll⁶² vilket innebär att farlighet presumeras in dubio. *Dumpning* i juridisk mening är dock ofta en definitionsfråga⁶³.

FN:s havskonvention 1982, **UNCLOS⁶⁴**, innehåller artiklar som berör utsläpp av olja, men dessa är relativt generella⁶⁵. Dock stärktes i och med denna konvention kuststaters möjlighet att ingripa vid överträdelse av gällande utsläppsregler.

Miljökonventioner, vars primära syfte är att utgöra ett globalt regelverk för att skydda miljön, förkortas MEAs – Multilateral Environmental Agreements. Konventionen om biologisk mångfald 1992, **CBD⁶⁶** tillhör den kategorin och är i viss mån även tillämplig på oljeutsläpp i havet. Konventionen förskriver att parterna skall implementera CBD för skydd av den marina miljön så att det sker i samklang med staternas rättigheter och skyldigheter enligt FN:s havskonvention⁶⁷.

⁵⁶ IGO, Inter-Governmental Organization.

⁵⁷ 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

⁵⁸ 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

⁵⁹ Se ovan s 27, 3 st.

⁶⁰ Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972.

⁶¹ 1972/76 Global Dumping Convention.

⁶² The 1996 Protocol to the London Convention 1972.

⁶³ Ebbesson, Internationell miljö rätt s 117.

⁶⁴ 1982 UN Convention on the Law of the Sea (1982 UNCLOS).

⁶⁵ Ebbesson, Rapport från WWF Nr. 3:1999, s 21.

⁶⁶ The Convention on Biologic Diversity 1992.

⁶⁷ CBD, Artikel 22, p. 2.

Beredskapskonventionen tillkom 1990 för att skapa internationell samverkan kring förebyggandet av oljeolyckor⁶⁸. Den gäller endast oljeförreningar och är en ramkonvention som flera regionala konventioner i sin tur bygger på. Enligt beredskapskonventionen skall länderna bland annat upprätthålla nationella beredskapsplaner enligt ett antal minimikrav. Krav på rapportering och möjligheten för det drabbade landet att begära hjälp från övriga avtalsparter, är andra frågor som denna konvention innehåller.

Underhand har således det internationella juridiska ramverket stärkts, kraven på olje- och tankerindustrin skärpts, samt ersättningsmöjligheterna för de drabbade ökat. Ändå sker alltjämt kostsamma oljeolyckor och utsläpp.



⁶⁸ The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990.

6. Ansvar och ersättning vid oljeskada – två konventioner

I detta kapitel beskrivs de två viktigaste internationella konventionerna som reglerar ansvar och ersättning vid oljeskada, **Ansvarighetskonventionen** och **Fondkonventionen** samt den därtill kopplade **Internationella oljeskadefonden**.



Ansvarighetskonventionen

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

Syftet med 1969 års ansvarighetskonvention⁶⁹ var att skapa internationella enhetliga regler och processer beträffande ansvar samt att tillförsäkra adekvat kompensationsnivå för oljeutsläppens offer⁷⁰. Konventionen har en specifik snarare än generell karaktär, då den endast gäller utsläpp av *olja* och endast från *fartyg*⁷¹. Vidare är den endast tillämplig inom parternas territorium (territorialhavet)⁷².

Genom konventionen gavs ägaren av oljetankern ett *strikt* men *begränsat* ansvar för utsläpp. Därmed sattes ett maxbelopp för den ersättningsnivå som skulle betalas till den som lidit skada av utsläppet. Eftersom denna nivå var relativt låg, kom den senare att kompletteras av en annan konvention, *fondkonventionen*, som beskrivs i kommande kapitel. Den låga ersättningsnivån var också ett skäl till att USA valde att inte ansluta sig till avtalet.

Ansvarighetskonventionen har flera svagheter, men har ändå inneburit en avsevärd förbättring på området.

⁶⁹ CLC 1969, 1976 års ändringsprotokoll och 1992 års ändringsprotokoll.

⁷⁰ Chao, Pollution from the carriage of oil by sea s 37.

⁷¹ Chao, Pollution from the carriage of oil by sea s 38.

⁷² Ebbesson, Internationell miljö rätt s 130.

Definitioner och klargöranden

Definitionen av **olja** som täcks av konventionen fick följande lydelse i densamma:

- *"Oil means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship."*⁷³

Konventionen täcker följaktligen inte alla former av olja. Den typ av olja som konventionen omfattar är s.k. beständiga oljor. Dessa utgör mer än 80 % av all olja som transporteras till havs och ansågs vid konventionens tillkommande vara de som kunde ställa till med störst miljöförstöring. Ombord på *Torrey Canyon* fanns denna typ av olja.

En annan viktig fråga som blev aktuell vid utformandet av konventionen, var om reglerna endast skulle gälla olja i lasttankarna eller om även oljan i fartygets bränsletankar skulle ingå. Definitionen kom att avse *utsläpp av olja från såväl lasttank som bränsletank* på fartyg.

Fartyg i sin tur definierades enligt följande:

- *"Ship means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo"*⁷⁴.

Vid prövning om konventionen är tillämplig krävs således att fartyget som släppt ut olja är ett fartyg som bär olja som bulklast och om så är fallet görs ingen åtskillnad mellan utsläpp från lasttank eller bränsletank. En uppenbar brist i och med att konventionen fick denna skrivelse blev att tankfartyg som går med ballast i tankarna inte omfattas av konventionen. En stor mängd utsläpp sker just från fartyg som tömmer ut sitt oljeförorenade ballastvatten. Dessa utsläpp är inte så stora i förhållande till de svåra olyckorna men är mer frekvent förekommande och sker oftast relativt nära kust i anslutning till lastning och lossning av olja i hamn. På en stor tanker kan det röra sig om flera tusen ton.

⁷³ Art. I, 5 st.

⁷⁴ Art. I, 1 st.

Oljeskada och förebyggande åtgärder

Oljeskada (*pollution damage*) under konventionen omfattar den direkta skadan av utsläppet, kostnaden för förebyggande åtgärder, samt den skada som uppstår till följd av förebyggande åtgärder⁷⁵.

Skada innebär all skada som uppstår *utanför* det förorenande fartyget på grund av den utsläppta oljan och detta gäller även förebyggande åtgärder. Skada som uppstår *ombord* på oljefartyget och åtgärder som där vidtas för att begränsa sådana skador omfattas alltså inte.

Skadan måste vidare vara ett resultat av förorening. Brand och explosion i samband med oljeutsläpp omfattas inte. Detta var något som väckte stark kritik från bl.a. Frankrike vars delegat reserverade sig genom uttalandet: "- Det skulle vara omoraliskt, att inom konventionens ramar inte medge kompensation till offer för brand och explosion som orsakat dödsfall och är resultat av ett oljeutsläpp⁷⁶." Detta uttalande kom att refereras till i rättsfall och skapade möjligheter till undantag. Det har i sin tur skapat en obalans mellan utrymmet för kompensation för miljöskada och utrymmet för kompensation för liv och hälsa till följd av explosion och brand. Det förra medger dubbelt så hög kompensation som det senare.

För **förebyggande åtgärder** gäller att vem som helst som vidtar dem är berättigad till kompensation under konventionen, förutsatt att det sker inom rimliga gränser⁷⁷. Åtgärderna måste vara avsedda att förebygga eller minimera nedsmutsning och får inte innebära försök att rädda lasten eller fartyget.

Ett oljeutsläpp kan indelas i tre huvudstadier: tillbudet (grundstötning, fartygsbrand eller liknande), utsläppet samt nedsmutsningen. En fråga som är svår att besvara är på vilket stadium förebyggande åtgärder kan sättas in. Om ett fartyg gått på grund och ingen olja börjat läcka ut, men risken för detta är överhängande, så är det inte säkert att åtgärder på detta stadium faller under konventionen. Det kan te sig märkligt om så inte skulle vara fallet då man här har möjligheten att helt eller delvis undvika att olja överhuvudtaget läcker ut och kan spara pengar och rädda miljön. Det är en tolkningsfråga. Vid en strikt bokstavstolkning skulle åtgärder i detta skede inte vara ersättningsbara under konventionen. Om olja har läckt ut faller normalt åtgärder inom ramen för konventionen, vare sig de vidtas på territorialhav eller på fritt hav⁷⁸.

⁷⁵ Art. I, 6 st.

⁷⁶ Chao s 47.

⁷⁷ Art. I 7 st.

⁷⁸ Chao s 49.

Betydelsen av orsaken till utsläppet

I konventionen definieras **tillbud** som en händelse eller en serie av händelser som leder till utsläpp av olja. Att man i första hand syftar på en olycka eller ett ofrivilligt utsläpp är helt klart, men huruvida avsiktliga utsläpp också skall lyda under konventionen är osäkert. Det framgår inte av konventionstexten och det tolkas på olika sätt. Konventionen kom till efter en oljekatastrof (*Torrey Canyon*) och erfarenheterna från olyckan har färgat tolkningen av konventionen.

Möjligen har man ansett att avsiktliga utsläpp är ett mindre problem, då dessa som regel är förhållandevis små och således inte tillräckligt intressanta för att ges särskild uppmärksamhet. Det är också troligt att motståndet mot att inkludera avsiktliga utsläpp varit stort från en del länder. Problemställningen är nämligen förknippad med praktiska och ekonomiska frågor, vilka skall belysas ytterligare längre fram i detta arbete. Som redovisades i kapitel 3, är antalet avsiktliga utsläpp stort i förhållande till antalet olyckor.

Frågan om avsiktliga utsläpp skall tolkas in i konventionen har lagts fram på några konferenser, men har inte givits ett tydligt svar. De flesta tycks anse att avsiktliga utsläpp räknas in⁷⁹.

Konventionens tillämpning i geografiskt perspektiv

- *" This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage⁸⁰."*

Konventionen gäller inte på internationellt vatten (high seas) utan endast på konventionsstaternas territorialhav. Kritik har riktats emot detta och vissa länder, såsom Indien, begärde att internationellt vatten skulle ingå⁸¹. Enligt folkrättsliga rättsgrundsatser är en konvention som strider mot folkrättslig sedvänja, *jus cogens*, inte giltig i de delar detta sker. Rätten till och friheten på internationellt vatten anses vara en sådan folkrättslig regel av högsta dignitet. Följaktligen skulle en utsträckning av konventionen till att omfatta internationellt vatten kunna leda till att den inte blev accepterad och därmed bli helt verkningslös. Därtill har man kunnat visa att utsläpp

⁷⁹ Abecassis, *Oil Pollution from Ships* s 198.

⁸⁰ Art. II

⁸¹ Chao s 44.

som sker på de fria haven har betydligt mindre effekt på miljön än utsläpp som drabbar kust eller kustnära vatten.

Storleken på territorialhavet var inte generellt fastslagen vid tiden för konventionens upprättande och följaktligen nämns inte detta i konventionen. Detta fastslogs mer allmänt först 1982 genom FN:s havskonvention, UNCLOS, och kom att gälla 12 sjömil från baslinjen.

Platsen för skadan avgörande

Konventionens tillämplighet avgörs av var skadan eller föroreningen äger rum och alltså inte av själva utsläppet. Således kan ett utsläpp som sker på internationellt vatten mycket väl omfattas av konventionen om oljan driver in på en konventionsstats vatten och där orsakar skada. Detta var fallet med *Torrey Canyon*, som gick på grund på internationellt vatten, men vars olja smutsade ner två länders kuster.

Förebyggande åtgärder omfattas av konventionen även på internationellt vatten. Man ansåg det naturligt att förebyggande åtgärder skulle uppmuntras varhelst de ägde rum. Om ett utsläpp sker på internationellt vatten så kan mycket skada förhindras om snabba åtgärder vidtas redan där för att begränsa utsläppen och dess spridning⁸².

Vem skall bära ansvaret för oljeskada? ⁸³

Irland argumenterade med eftertryck för att ägaren till oljelasten, dvs. oljeindustrin, borde vara den som står risken för oljeutsläpp. Till denna linje anslöt sig bl.a. Sverige. Strikt ansvar föreslogs med bl.a. följande argument:

- Det är oljan som orsakar skadorna. Risken för oljeskada är knuten till lasten och inte till fartyget.
- Ägaren till oljan är normalt den finansiellt starkare parten, uppbackad av oljeindustrin, och är mer kapabel att betala ut skälig kompensation.
- Strikt ansvar för fartygsägaren skulle utgöra ett avsevärt avsteg från befintlig sjörätt och man skulle troligen bli hänvisad till regler om *dolus* och *culpa*⁸⁴, vilket

⁸² Chao s 49.

⁸³ Chao s 50 ff.

⁸⁴ Dolus och culpa betyder uppsåt och vårdslöshet.

skulle försvaga effekterna av konventionen och försvåra processen för de drabbade att erhålla kompensation. Det skulle å andra sidan inte möta några hinder att etablera en ny ordning med strikt ansvar för ägare till oljelast.

- Att ålägga ansvaret till ägaren av lasten skulle undvika att konventionen verkade diskriminerande. Det är oskäligt att erkänna en högre kompensationsnivå till dem som fallit offer för oljeutsläpp än till andra offer på området.

I praktiken skulle, enligt det irländska förslaget, kompensation utgå från ägaren till lasten oavsett omständigheterna vid tillbudet. Tillbudet bedöms enligt befintlig sjörätt och om det visar sig att försumlighet, vårdslöshet eller annat uppsåt förelegat på fartygets sida så kan ägaren till lasten kräva fartygsinnehavaren i motsvarande utsträckning.

Av praktiska skäl antogs inte detta förslag. Huvudsyftet med konventionen skulle vara att garantera enkel och snabb kompensation för utsläppens offer. En oljelast kan byta ägare flera gånger under resans gång och det skulle innebära en svårighet för dem som riktar anspråk att identifiera ägaren. Därtill kommer nödvändigheten att avgöra om utsläppet härrör från lasttankarna eller från bränsletankarna. Ägaren till lasten kan knappast hållas ansvarig för utsläpp av fartygets bränsle. Enligt fransk lag är det alltid den som har lasten i sin vård som är ansvarig för vad som händer med den. Det är dessutom logiskt att det är den som kan kontrollera vad som händer under transporten som borde ha ansvaret och därmed ha ett starkt incitament att transporten genomförs på ett säkert sätt för att undvika olyckor och utsläpp.

Parterna beslutade att ägaren till fartyget skulle bära ansvaret, med kompromissen att en oljeskadefond skulle upprättas av oljebolagen och därmed bidra till kompensationen för oljeutsläpp. **Ägaren** definierades som den person (eller de personer) som är registrerad som fartygets ägare. Om registrerad ägare saknas måste den verkliga ägaren identifieras, vilket kan bereda vissa svårigheter t.ex. vid s.k. "sale and lease-back" situationer. Trots detta är ägaren den som lättast kan identifieras, vilket är en avgörande faktor i sammanhanget. Det skall vara så enkelt som möjligt att avgöra vem som bär ansvaret och vem man skall rikta sina krav mot.

Inom konventionens ramar kan krav endast resas mot fartygsägaren och inga anspråk kan överhuvudtaget göras gentemot ägarens personal, oavsett vilka fel dessa begått. Fartygsägaren har vidare full rätt att i sin tur vända sig till tredje part, som kan tänkas ha skuld i utsläppen. Om utsläppen beror på ett fel i konstruktionen av fartyget kan ägaren stämma varvet till ersättningsansvar enligt civilrättslig lag, eller

om orsaken varit en kollision kan han vända sig mot det andra fartyget enligt sjö-rättsliga regler⁸⁵.

Ansvar för risk eller ansvar för fel?

En central fråga för konventionen var vilken **grund för ansvar** man skulle tillämpa. Två huvudförslag vägdes mot varandra. I det ena skulle ägaren endast bli ersättningskyldig om han förorsakat skadan genom någon form av fel som hade begåtts från fartygets sida, men han skulle själv ha bevisbördan för sin oskuld. Han skulle bära ansvaret för varje oljeskada till följd av utsläpp från det egna fartyget, såvida han inte kunde bevisa att något fel inte begåtts av någon person knuten till fartyget. Detta innebär att ägaren *presumeras* ha orsakat utsläppet.

Det andra förslaget innebar att ägaren blev ersättningskyldig oavsett vad som orsakat utsläppen. Ägaren står därmed den fulla risken för oljetransporten och har strikt ansvar för de skador denna orsakar, även om han inte begått några fel eller försummelser. Strikt ansvar ansågs av några av parterna kunna ha en alltför negativ effekt på försäkringsmarknaden och fördyra försäkringarna avsevärt. Man ansåg att ansvar för fel var tillräckligt, då ett tillbud som skett utan fel från någon part är ytterst sällsynt. Dessutom låg detta mer i linje med sedvänja och etablerade rättsordningar. Strikt ansvar kan uppfattas som en orimligt stor börda.

Å andra sidan stod de som drabbas av utsläppen i centrum för konventionens syfte och som tidigare påpekats skulle de enkelt och snabbt kunna få kompensation för skador de lidit. Om en fartygsägare skulle lyckas bevisa sin oskuld vid ett utsläpp skulle de drabbade stå utan ersättning, och en sådan situation skulle vara oacceptabel. Vidare kunde en regel med ansvar för fel leda till långdragna kostsamma processer och ett avsevärt försenande av ersättningsutbetalningar. Man såg ingen anledning till att i något fall låta offren stå risken för utsläppen och behöva ge sig in i kostsamma tvistemål, när företagen som tjänar på hanteringen kan bära de risker de själva skapat. Diskussionerna mynnade ut i följande formulering av artikel III.1:

- *"Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time or the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident."*

⁸⁵ Art. III 4 st.

Ansvarsfrihet för ägaren enligt art III.2:

- *"No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:*
 - a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or*
 - b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or*
 - c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function."*

Här skall noteras användandet av ordet "*wholly*", dvs. helt och hållet. För att dessa omständigheter skall kunna leda till ansvarsfrihet krävs att de utgjort avgörande eller enda orsaken till skadan. Det måste i princip föreligga *exklusiv kausalitet*.

En fjärde grund för ansvarsfrihet mot särskild part har följande formulering i art III.3:

- *" If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person."*

Den sista ansvarsfrihetsgrunden gäller enbart kompensation gentemot den drabbade som regeln syftar på, nämligen någon som helt eller delvis själv har del i orsaken till utsläppen. Ägaren befrias från ersättningskyldighet till vederbörande i förhållande till dennes del i orsaken. Konventionen ger alltså ägaren till fartyget ett *strikt ansvar*, med undantag för vissa extraordinära händelser.

I sjörätten är begränsning av ansvar en etablerad princip. Ju striktare ansvar desto större behov av en ansvarsbegränsning, och detta var oundvikligt i ansvarighetskonventionen. Kanske inte så mycket för att följa gängse sjörätt, utan mer för att inte lägga en orimligt stor ekonomisk risk på oljetransporterna. Ett obegränsat strikt ansvar kunde medföra att ingen ville genomföra dessa riskfyllda transporter, som trots allt det moderna samhället är beroende av. Det skulle kunna leda till uppkomsten av en mängd mindre seriösa transportörer som står utanför konventionen samt en försämrad standard på transporterna.

Mycket kritik riktades mot att ansvarighetskonventionen först ger strikt ansvar och sedan begränsar det. Men konventionen skulle snart kompletteras med en fond från oljeindustrin vilket innebar höjda ersättningsnivåer.

Ansvarsbegränsningen fick följande lydelse i art V.1:

- *" The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount of 2,000 Poincaré francs⁸⁶ for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million Poincaré francs."*

Ersättningsansvaret enligt ansvarighetskonventionen begränsades till 2000 Poincaré francs (Pfrs) per ton och maximalt 210 miljoner Pfrs totalt. Om oljeskadan beror på fel eller vårdslöshet från ägaren har han ingen rätt att begränsa sitt ansvar enligt ovanstående. Han måste upprätta en fond genom en domstol i en medlemsstat från vilken medel kan tas till täckandet av utsläppets skador.

Även om flera länder är inblandade behöver endast *en* fond upprättas i *ett* av länderna. När en fond upprättats är ägarens övriga tillgångar skyddade från att tas i anspråk till täckande av kostnader för skador. Medlen fördelas proportionerligt mellan de som är berättigade till ersättning för uppkomna skador.

Vem som helst, t.ex. en stat som betalat ut ersättning för oljeskada, erhåller genom subrogation⁸⁷ den rätt till ersättning som den som blivit kompenserad skulle ha åtnjutit från fonden. Även fartygsägaren kan ha rätt till kompensation om han t.ex. förstör sitt fartyg för att begränsa utsläppen, förutsatt i det fallet att fartyget hade gått att rädda⁸⁸.

Fartygsägaren har i princip samma rätt till ersättning som andra vad beträffar åtgärder för att hindra och begränsa effekten av ett utsläpp. Denna konstruktion avser att uppmuntra fartygets sida att vidta så effektiva och snabba åtgärder som möjligt vid en uppkommen situation. Fartygets besättning är ju redan på plats och kan sätta in de första åtgärderna⁸⁹.

⁸⁶ En poincaré franc motsvarar 65,5 mg guld av 900 tusendelars finhet. Denna enhet byttes ut mot särskilda dragningsrätter (SDR) genom 1976 års ändringsprotokoll, som trädde i kraft 1981. SDR är internationella valutafondens beräkningsenhet.

⁸⁷ Överförande av skuld på annan fordringsägare.

⁸⁸ Art. VI 8 st.

⁸⁹ Chao s 65.

För att konventionens syfte skall kunna förverkligas krävs att den som blir ersättningskyldig vid oljeskada också har finansiell kapacitet att leva upp till sitt ansvar. Därför infördes ett påbud att teckna försäkring upp till det belopp man enligt konventionen kan bli skyldig att betala. Denna försäkringskyldighet uttrycks i art. VII.1:

- *"The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention."*

Denna skyldighet gäller således endast för fartyg som bär mer än 2000 ton olja som last, dvs. att exempelvis ha 1000 ton som last och 1000 ton som bränsle räcker inte. Det innebär att mindre fartyg inte är skyldiga att ha en försäkring eller annan garanti för sin betalningskapacitet. Emellertid kan mindre fartyg orsaka stora skador. Eftersom de oftare trafikerar inre vatten kan de till och med utgöra ett större hot mot den marina miljön än en stor tanker som färdas över öppet hav.

Ett certifikat måste medfölja fartyget som bevis för att skyldigheten är infriad. En konventionsstat får inte tillåta fartyg under dess flagga att gå till sjöss utan ett giltigt certifikat⁹⁰. Dessutom skall konventionsstaterna tillse att andra fartyg, oavsett var dessa är registrerade, har certifikat eller försäkringsbevis. Vidare kan konventionsstaterna vägra tillträde till sina hamnar för dem som inte har sådant intyg⁹¹. Härigenom tvingas även fartyg registrerade i icke konventionsstat att anpassa sig till reglerna, vilket är viktigt för att konventionen skall ha genomslag och för att fartyg som seglar under icke konventionsflagg inte skall hamna i bättre konkurrensläge.

Talan om ersättning för oljeskada får väckas direkt mot försäkringsgivaren i förening med vissa villkor om att denne åtnjuter vissa av fartygsägarens möjligheter till ansvarsbegränsning⁹².

Vem som helst (exempelvis enskild person, juridisk enhet, eller stat) som har ett ersättningsanspråk till följd av oljeskada har rätt att väcka talan under konventionen⁹³. Talan måste väckas inom tre år från det datum som skadan inträffade och

⁹⁰ Art. VII 10 st.

⁹¹ Art. VII 11 st.

⁹² Chao s. 70

⁹³ Art III 3 st., Art V 5 st.

inom sex år efter tillbudet⁹⁴. Talan får väckas vid domstol i en konventionsstat där skadan uppkom. Fördelningen av de medel som finns tillgängliga för ersättning fördelas av domstol i det land där den s.k. begränsningsfonden, "limitation fund", är upprättad.

Fartygsägaren har, som tidigare nämnts, rätt att begränsa sitt ansvar enligt regler i konventionen. Ansvarsbegränsningen förutsätter att han upprättat en skadefond samt att han inte uppsåtligt eller genom vårdslöshet orsakat skadan.

Konventionens förhållande till andra konventioner

Ansvarighetskonventionen gäller i alla fall av oljeskada på konventionsstats territorium, orsakad av fartyg såväl från icke konventionsstat som från konventionsstat. Konventionen gäller inte i fall av oljeskada på icke konventionsstats territorium, vare sig denna är orsakad av fartyg från konventionsstat eller icke konventionsstat. Om en skada inträffar hos en stat som har tillträtt både ansvarighetskonventionen och 1957 års konvention av ett fartyg som seglar under en nations flagga som endast tillträtt 1957 års konvention så är fartygsägaren endast ansvarig enligt reglerna i 1957 års konvention som medger ett betydligt lägre ersättningstak. Detta kan ha påverkat flera nationer som är anslutna till den äldre konventionen att inte ratificera den nya.

Ikraftträdande

Ansvarighetskonventionen⁹⁵ signerades den 29 november 1969 i Bryssel. Den trädde i kraft den 19 juni 1975, då den hade ratificerats av åtta stater. Fem av dessa hade tankerfartyg vars sammanlagda bruttotonnage översteg 1 miljon ton⁸³.

⁹⁴ Art VIII.

⁹⁵ Införlivad i svensk rätt genom lagen 1973:1198 om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Fondkonventionen

The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.
(1971 Fund Convention)

Fondkonventionen etablerades för att administrera det kompensationsystem för oljeskada som ansvarighetskonventionen instiftade. Fondkonventionen är således direkt knuten till ansvarighetskonventionen⁹⁶. Som ovan har nämnts var detta resultatet av en kompromisslösning när ansvarighetskonventionen antogs.

Ansvaret hade helt lagts på fartygsägaren genom strikt ansvar i ansvarighetskonventionen. Därför ansåg de förhandlande parterna att det fanns skäl att fördela kompensationsbördan så att oljeindustrin, vilken är den som erhåller de största förtjänsterna av oljan, också skulle belastas med en del av denna. Detta ledde fram till en andra konvention för upprättandet av en oljeskadefond som skulle finansieras av oljebolagen. Två huvudprinciper för denna fond sattes upp⁹⁷:

- de som drabbades av utsläpp skulle erhålla ersättning från ett system som grundade sig på strikt ansvar
- fonden skulle i huvudsak avlasta fartygsägaren det extra ekonomiska ansvar han hade pålagts genom 1969 års ansvarighetskonvention.

Genom denna nya konvention uppnåddes en adekvat ersättningsnivå till de drabbade och en rättvis fördelning av ersättningsansvar mellan redarindustrin och oljeindustrin.

Huvuddragen i 1971 års fondkonvention

Definitioner och termer är desamma som i ansvarighetskonventionen, vilket är logiskt och enkelt. Endast en smärre justering gjordes i definitionen av oljetyperna som ingår. Så kallad "whale oil" är undantagen då denna olja inte hanteras av oljebolagen och inte är ett miljöproblem av det slaget att inblandning av fondkonventionen an-

⁹⁶ Ebbesson, Internationell miljö rätt s 132.

⁹⁷ Chao s 77.

sågs vara nödvändig. Frivilliga åtgärder av fartygsägaren vid utsläpp betonas ett par gånger utgöra "oljeskada" som är ersättningsgill. Således uppmuntras fartygsägaren att snabbt vidta ytterligare åtgärder för att begränsa följderna av ett utsläpp. Detta kan såväl minska risken för svårare skador som förbilliga dessa åtgärder.

Konventionens geografiska område är i huvudsak detsamma som för ansvarighetskonventionen. Endast de stater som är anslutna till ansvarighetskonventionen kan bli medlemmar av fondkonventionen. Det avgörande för konventionens tillämplighet med avseende på ersättning till offren för oljeskada, är var skadan uppkommit och inte var utsläppet skett. I detta avseende är fartygets flaggstat ovidkommande. Förebyggande åtgärder ersätts även på internationellt vatten. Vad beträffar fartygsägarens möjlighet att undslippa ersättningsansvar är två villkor uppställda. Skadan måste ske på en konventionsstats territorium och fartyget som orsakat skadan måste segla under en konventionsstats flagga eller vara registrerat i en sådan stat. Om dessa två förutsättningar är uppfyllda så avlastas redaren delvis i sitt ersättningsansvar⁹⁸.

Syftet med fondkonventionen

Ersättning genom fondkonventionen har bl.a. en substituerande roll och en kompletterande, - allt för att utsläppens offer skall erhålla ersättning vid oljeskada oavsett under vilka omständigheter detta skett. Den substituerande funktionen blir aktuell för den händelse att fartygsägaren enligt ansvarighetskonventionen befrias från sitt ansvar enligt något av de undantag som uppställts i denna, t.ex. vid force majeure, art. 4 (1)(a). Den kompletterande funktionen träder in antingen om fartygsägaren inte klarar att uppfylla sitt ersättningsansvar finansiellt, art. 4 (1)(b) eller om de medel som står till buds genom ansvarighetskonventionen inte räcker till att täcka de kostnader som uppkommer vid en skada, art. 4(1)(c).

De fall där fartygsägaren är befriad från ansvar som även befriar fonden är skada till följd av en krigshandling eller skada till följd av en okänd utsläppskälla. Om det inte kan visas att utsläppet skett från ett eller flera *fartyg* har fonden ingen skyldighet att träda in med ersättning. Detsamma gäller ersättningsansvar gentemot person som uppsåtligen orsakat skadan. Vederbörande har ingen rätt till ersättning annat än för förebyggande åtgärder. Fall där fartygsägaren går ansvarsfri men som ingalunda fritar fonden är vid force majeure, t.ex. vid en naturkatastrof, eller när skadan uppkommit till följd av en avsiktlig handling av tredje man, samt när skadan beror på

⁹⁸ Chao s 79.

försummelse av myndighet, t.ex. vid tillsyn av sjömärkning och fyrar. I det sistnämnda fallet, då skadan helt beror på försummelse av en stats sjöfartsmyndighet, likställs staten med annan tredje part som orsakat skadan. Fonden slipper ersättningsansvar gentemot denna stat, men inte gentemot andra eventuellt drabbade stater och andra offer inom den staten⁹⁹. Vid upprättandet av 1971 års fondkonvention sattes en ersättningsgräns om 450 miljoner poincaré francs, vilket motsvarar 30 miljoner dollar och 150 miljoner FFr. Denna gräns kompletterades dock med en klausul som tillåter justering av gränsen upp till maximalt det dubbla, d.v.s. 900 miljoner poincaré francs. En ändring härvidlag kräver dock att minst tre fjärdedelar av fondförsamlingen ställer sig bakom förslaget¹⁰⁰.

Princip nr 2 - att avlasta fartygsägaren

Den ekonomiska bördan för fartygsägarna ökade markant efter införandet av ansvarsrighetskonventionen. Enligt försäkringsstatistik ökade fartygens försäkringspremier för oljeskaderisk med 700 % och man befarade att en flykt till bekvämlighetsflagg skulle äga rum bland tankerägare. Genom art. 5 i fondkonventionen avsåg man att avlasta redarindustrin och minska deras stora börda. Ansvar knutet till fartygsägaren uppgår till 2000 Pfr per bruttoton eller högst 210 miljoner Pfr totalt. Fonden går här in och tar ansvarsdelen mellan 1500 och 2000 Pfr per ton eller mellan 125 och 210 miljoner Pfr. Följden blir att fartygsägarens tak minskar från 2000 till 1500 Pfr per ton och den totala summan som ett fartyg kan behöva betala minskar från 210 miljoner till 125. För tankfartyg upp till 105 000 ton innebär det en ansvarsreducering med 25 % och för större fartyg en reduktion med 40 %. För fartyg som bär mindre än 2000 ton olja som last finns ingen försäkringskyldighet enligt CLC, men här går fonden i borgen inom ovannämnda intervall för de fartyg som är försäkrade. Detta uppmuntrar de mindre fartygen att teckna försäkring och ger dem en "gratis" försäkring i intervallet 1500-2000 Pfr per ton. Genom försäkringsvillkoret får fartyg i dåligt skick inte åtnjuta något stöd av fonden genom att sådana fartyg som regel inte beviljas försäkring. Fartygsägaren eller försäkringsgivaren betalar 1500 Pfr per ton och fonden 500 per ton direkt till de drabbade. I fallet med de större fartygen, vilka enligt CLC är skyldiga att teckna försäkring till 2000 Pfr per ton, betalas hela beloppet ut till de drabbade och sedan återbetalas fondens 500 Pfr per ton till ägaren eller hans försäkringsgivare¹⁰¹.

⁹⁹ Chao s 87.

¹⁰⁰ Chao s 88.

¹⁰¹ Chao s 92.

Fonden befrias från sin skyldighet att avlasta fartygsägaren

Om fartygsägaren gjort sig skyldig till uppsåtligt tjänstefel frántas han rätten att avbördas av fonden, dennes fel (culpa) faller däremot inom ramen för fondens delansvar. Tre situationer kan utkristalliseras ur kombinationen av de två konventionerna¹⁰²:

- Uppsåtlig vårdslöshet (*wilful misconduct*). Fartygsägaren är helt och hållet ansvarig för ersättningsanspråk p.g.a. oljeskada. Han har varken rätt att begränsa sitt ansvar enligt ansvarighetskonventionen och får heller ingen hjälp av fonden.
- Faktiskt fel eller culpa (*actual fault or privity*). Fartygsägaren avlastas i intervallet mellan 1500 och 2000 Pfr per ton, men har inte rätt att begränsa sitt ansvar enligt CLC. Han frántas dock inte rätten att här kompenseras av fonden i enlighet med fondkonventionen.
- Fel eller culpa kan inte påvisas. Fartygsägaren betalar 2000 Pfr per ton, avlastas enligt ovan med 500 Pfr per ton av fonden och det som sedan återstår att ersätta i skador betalas direkt av fonden upp till den totala begränsning som föreskrivs av fondkonventionen.

En annan situation där fonden inte avlastar fartygsägaren är när fartyget inte lever upp till de krav som ställs genom ett antal åberopade rättsliga instrument, och detta beror på försumlighet från fartygsägaren och incidenten i sin tur beror på denna brist. Regeln ger tyngd åt flera bestämmelser om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning och rutiner.



Ikraftträdande

Fondkonventionen signerades den 18 december 1971 i Bryssel. Den trädde i kraft den 16 oktober 1978.

¹⁰² Chao s 92.

Internationella oljeskadefonden

The International Oil Pollution Compensation Fund
1971 IOPC Fund

Den internationella oljeskadefonden bildades genom artikel 2 i 1971 års fondkonvention¹⁰³. Fonden är ett självständigt juridiskt subjekt¹⁰⁴ och drivs av tre organ: församlingen (the Assembly), verkställande utskottet (the Executive Committee) och sekretariatet (the Secretariat). Församlingen, som möts en gång per år, består av representanter från alla medlemsstater. Det verkställande utskottet består av 15 medlemsstater, vilka utses av församlingen och har till uppgift att hantera frågor om ersättning vid oljeskada. Sekretariatet administrerar fonden. Fonden har sitt sekretariat i London.

Bidrag till fonden

Endast oljeimporterande länder bidrar med finansiella medel till fonden. Bidragens storlek har satts i proportion till mängden olja som importeras, där en minimigräns för importerad kvantitet är definierad, vilket gör att de små importörerna inte behöver bidra med någonting. Varje person i en konventionsstat som importerar mer än 150 000 ton olja är skyldig att bidra till fonden. För att försvåra att denna regel kringgås, genom exempelvis bildandet av flera mindre bolag som vart och ett importerar oljan, räknas alla dotter- och systerbolags importkvantiteter samman. Den totala importmängden kvalificerar till bidragsplikt och därefter betalar varje bolag i förhållande till den faktiska mängd olja de importerar, även om den enskilt understiger 150 000 ton¹⁰⁵.

Finansieringen sker genom ett initialt bidrag, som inbetalas när en stat första gången tillträder konventionen, och därefter betalas ett årligt bidrag. Bidragen står i proportion till hur mycket olja staten importerar. De initiala bidragen bildar tillsammans ett rörelsekapital och de årliga bidragen är till för att täcka de administrativa kostnaderna för fonden och skall efter behov finansiera kostnader för oljeskador och gottgörelse av fartygsägare i samband med oljeskador. De årliga bidragen fördelas på två

¹⁰³ Se ovan s 12.

¹⁰⁴ Fonden är en IGO, Intergovernmental organisation.

¹⁰⁵ Chao s 94.

fonder. Den ena är en allmän fond, till vilken alla medlemsstater betalar varje år. Från denna betalas kostnader för administration samt kostnader för mindre oljeskador (understigande 15 miljoner Pfr). Den andra fonden är till för att kompensera för större oljeutsläpp. Bidrag till denna fond inbetalas endast vid behov och av de stater som var anslutna till konventionen när incidenten inträffade. Om inga större oljeskador äger rum betalas således inget till den sistnämnda fonden. Även oljetransporter till sjöss som sker inom ett lands gränser är bidragsgrundande enligt fondkonventionen, men inte förflyttningar inom hamnar¹⁰⁶.

Ersättningsanspråk

Det åligger varje konventionsstat att informera fonden om vilka importörer som är bidragsskyldiga samt tillhandahålla importstatistik. Staten har rätt att välja att överta de skyldigheter som tillkommer viss importör, men förlorar då den immunitet staten normalt skulle åtnjuta. Det är upp till varje land att besluta om påföljder vid underlåtenhet att betala och leva upp till sina skyldigheter enligt fondkonventionen. Från fondens sida beläggs utestående betalningar med en högre ränta. Anspråk mot fonden kan resas vid domstol i konventionsstat där oljeskadan ägt rum. Vem som helst har rätt att vända sig till fonden för ersättning pga. oljeskada, även fartygsägare som vill ha gottgörelse¹⁰⁷.

Tidsgränsen för anspråk är densamma som i fondkonventionen, dvs. tre år från skadetillfället eller sex år från utsläppstillfället. Tidsintervallet bryts om anspråk framställs vid domstol eller vid underrättelse till fonden om förestående anspråk. Fonden har rätt att ingripa i varje process där den kan tänkas bli involverad, men blir bunden av domstolens utslag även om den avstår från inblandning i processen¹⁰⁸.

Rätten till subrogation tillkommer var och en som betalat ut ersättning till skadelidande vid oljeutsläpp. Om fonden betalat ersättning direkt till en drabbad tar den genom subrogation över de rättigheter till anspråk gentemot fartygsägaren som denne skulle ha åtnjutit enligt ansvarighetskonventionen. Om fonden kan visa att fartygsägaren varit vårdslös eller begått ett fel vid utsläppet, men redan betalat det som överskrider ägarens ansvarsgräns, kan den återkräva detta belopp från fartygsägaren.

¹⁰⁶ Chao s 98.

¹⁰⁷ Chao s 100. Om staten där skadan ägt rum är ansluten till ansvarighetskonventionen men inte till fondkonventionen och fartyget är anslutet även till den senare kan skadelidande som är medborgare i fondkonventionsstat resa anspråk mot fonden enl. art 4 och fartygsägaren enl. art 5 där fonden har sitt huvudkontor (England) eller i stat som har jurisdiktion enl. art IX i ansvarighetskonventionen.

¹⁰⁸ Chao s 98.

Ikraftträdande

Oljeskadefonden aktiverades i samband med att 1971 års fondkonvention trädde i kraft 1978 då den hade ratificerats av åtta stater som tagit emot minst 750 miljoner ton olja.



7. Frivilliga överenskommelser inom industrin



Efter *Torrey Canyon*-olyckan, parallellt med att internationella samfundet inlett arbetet med nya konventioner på området, togs ett initiativ från industrins sida.

Företagen inom oljebranschen hade blivit varse att problemen med oljeutsläpp inte bara utgjorde ett hot mot miljön utan även kunde bli ett hot mot industrins

intressen genom t ex kraftfulla opinioner mot oljebolagen. Det fanns vid denna tidpunkt inget system som kunde erbjuda offren för utsläppen en rimlig ersättning för inträffade skador och det skulle komma att dröja innan några internationella konventioner kunde bli verksamma. Det var i högsta grad påkallat att skapa ett frivilligt ersättningssystem för oljeutsläpp. Detta skulle eliminera osäkerheten med olika regler i olika länder och erbjuda kompensation till utsläppens offer så snabbt som möjligt. Vem som skulle stå för denna ersättning var av mindre vikt.

Initiativet inom tankerindustrin ledde fram till två frivilliga överenskommelser:

TOVALOP¹⁰⁹ och **CRISTAL**¹¹⁰. International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) bildades för att administrera dessa.

Både TOVALOP och CRISTAL var tänkta som interimslösningar under tiden som de internationella konventionerna på området utvecklades (dvs. 1969 års ansvarighetskonvention och 1971 års fondkonvention). Den 20 februari 1997 upphörde TOVALOP och CRISTAL att gälla, medan ITOPF fortsatte sin verksamhet som intresseorganisation för branschen. Idag har ITOPF 4 000 medlemmar som tillsammans äger 7 700 tankfartyg. Nedan följer en jämförelse mellan konventionerna och TOVALOP respektive CRISTAL.

¹⁰⁹ Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, TOVALOP.

¹¹⁰ Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability of Oil Pollution, CRISTAL.

TOVALOP - Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution

TOVALOP signerades den 7 januari 1969 av sju fartygsägande oljebolag: BP, Gulf Oil, Mobil Oil, Shell International Marine, Standard Oil of California, Marine Affiliates of Standard Oil och Texaco. Överenskommelsen trädde i kraft den 6 oktober samma år och hälften av världens tankerflotta anslöt sig till avtalet¹¹¹.

Det som utmärkte TOVALOP var vikten av att insatser vid utsläpp skulle ske så snabbt som möjligt. Fartygsägaren blev ansvarig för de kostnader han eller en stat ådragit sig för sanering av olja som hans fartyg släppt ut. Den effektivaste metoden var enligt TOVALOP:s grundare att agera så snabbt som möjligt vid ett utsläpp. Genom avtalet ville man uppmuntra myndigheter och fartyg att agera direkt och se till att några finansiella hinder för omedelbara åtgärder inte förelåg. Fartygsägaren skulle av sin försäkringsgivare få ersättning för saneringskostnader, oavsett om han gjort sig skyldig till vårdslöshet eller försummelse vid utsläppet. Fartygsägaren presumeras ha orsakat utsläppet i förhållande till stater vars kust drabbats av oljan och var skyldig att ersätta saneringskostnader som dessa haft, såvida han inte kunde visa att han inte begått något fel överhuvud taget. Endast stater hade rätt att kräva ersättning genom TOVALOP efter det att ett oljespill inträffat. Ersättningsgränsen sattes till 100 dollar per bruttoton eller högst 10 miljoner dollar¹¹².



När ansvarighetskonventionen hade trätt i kraft 1975 uppkom en diskussion om TOVALOP hade blivit överflödigt. Vid det laget stod omkring 40 % av tankerflottan utanför CLC. Efter några års resonering kom man fram till att låta TOVALOP finnas kvar och anpassa den till de nya konventionerna. Man ville skapa ett enhetligt system där samma grad av ansvar vilade på alla fartygsägare världen över. Fartygsägarens ansvar ändrades till strikt ansvar och vem som helst som var drabbad eller ådragit sig kostnader för sanering fick rätt att kräva ersättning genom TOVALOP. Ersättningsnivån ökade och anpassades till CLC och tidsgränsen för rätten att inkomma med ersättningskrav förlängdes.

¹¹¹ Chao s 103.

¹¹² Chao s 104.

Den ursprungliga överenskommelsen kallades TSA¹¹³. Den hade en universell räckvidd och var knuten till fartyget. Vidare gällde den för territorialhavet hos varje stat och kunde även utsträckas till internationellt vatten, förutsatt att förorening sker eller riskerar att ske på en stats territorium.

Medlem av TOVALOP kunde fartygsägaren eller den som chartrar ett fartyg bli. Ett medlemskap omfattade automatiskt alla ägarens fartyg. Fartyg definierades som havsgående farkost som är ämnad att ha olja i bulk som last, vare sig den är lastad med olja eller inte. Här fanns två skillnader i förhållande till CLC. TSA gällde bara oljetankers, dvs. fartyg som är konstruerade för att transportera olja, och inte andra fartyg som tillfälligtvis hade olja ombord. Dessutom gällde TSA även när tankern gick i ballast.

Genom ett tillägg i TSA möjliggjordes ersättning för förebyggande åtgärder när en risk för oljeutsläpp förelåg, men olyckan ännu inte inträffat. I CLC måste utsläppet ha ägt rum för att några åtgärder skall vara ersättningsgilla¹¹⁴.

Oljeskada definierades på samma sätt som i CLC, men s.k. spekulativa förväntningsvärden räknas inte med. Före 1978 ersattes endast förebyggande åtgärder, men efter 1978 års ändringar erkändes oljeskada som sådan och ersattes villkorslöst¹¹⁵.

Ansvarsförhållandena var ungefär som de i CLC, men i TSA var ansvaret *strikt* och inte knutet till fel. Ansvarsfrihet erhålles i vissa situationer, som är desamma som i CLC.

Ersättningsnivån i TSA höjdes år 1978 till 160 dollar per ton eller högst 16,8 miljoner dollar. Denna ansvarsgräns var villkorslös i TSA. I CLC däremot går ansvarsbegränsningen förlorad om fartyget begått fel eller förfarit vårdslöst. Ansvarsbegränsningen i TSA kunde inte ens ifrågasättas genom rättslig process. Tankerägaren var, liksom i CLC, skyldig att genom försäkringar och garantier se till att hålla det belopp tillgängligt som skulle kunna behöva tas i anspråk. Om en person tog emot ersättning genom TSA så utsläcktes hans rätt till anspråk förknippade med detta utsläpp i alla andra instanser. Man kunde avsäga sig ersättning genom TSA och vända sig till domstol för att processa om ersättning enligt CLC, om man t.ex. ansåg att fartygsägaren begått ett fel och därigenom kanske inte hade rätt att begränsa sitt ansvar.

¹¹³ "The TOVALOP Standing Agreement;" den ursprungliga överenskommelsen, ändrad bl.a. 1978 och kompletterad 1987 med "The TOVALOP Supplement".

¹¹⁴ Chao s 107.

¹¹⁵ Chao s 108.

Ett anspråksförfarande med TSA gick snabbt och enkelt jämfört med CLC. Den drabbade hade att välja mellan TSA, som innebar en begränsad ersättningsnivå, eller en process som kunde ge betydligt högre ersättning - om man kom fram till att fel hade begåtts. En sådan process var i jämförelse mer långdragen och kunde bli betydligt dyrare¹¹⁶.

Varje medlem av TOVALOP blev automatiskt medlem i ITOPF¹¹⁷. Föreningen kontrollerade att medlemmarna hade den finansiella kapaciteten för att kunna infria sina skyldigheter i enlighet med TOVALOP. Certifikat utfärdades som en garanti för att fartyget uppfyllde dessa krav.

¹¹⁶ Chao s 113.

¹¹⁷ Se ovan s 50.

CRISTAL – Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution

CRISTAL var en frivillig överenskommelse mellan flera oljebolag. På ett liknande sätt som TOVALOP hängde samman med ansvarighetskonventionen var CRISTAL knuten till fondkonventionen. CRISTAL undertecknades 1971 i väntan på att fondkonventionen skulle träda i kraft. Initialt utgjordes medlemmarna av bolag som tillsammans tog emot omkring 50 % av all olja som transporteras över haven. Medlemskretsen ökade snabbt och kom att omfatta mer än 90 % av all olja som fraktades sjöledes.

Från början var CRISTAL endast ämnad att utgöra ett komplement till TOVALOP, och senare även CLC, innan fondkonventionen trädde i kraft. CRISTAL var inte till för att kompensera fartygsägarna, utan endast utsläppens offer.

Medan TOVALOP betalade ersättning till stater, skulle CRISTAL ersätta privata och enskilda offer för saneringskostnader och oljeskada i de fall befintliga medel inte räckte till. Detta syfte ändrades i juni 1972 då CRISTAL även kom att kompensera fartygsägare för deras saneringskostnader. Ytterligare ett år senare infördes, i linje med ändringarna i TOVALOP, en möjlighet att även ersätta förebyggande åtgärder¹¹⁸.

Enligt TOVALOP var, i likhet med TSA, åtgärder som vidtogs vid omedelbart hot om utsläpp ersättningsgilla. Detta är, som tidigare nämnts, inte fallet med vare sig ansvarighets- eller fondkonventionen. Däremot skiljde sig CRISTAL:s definition av fartyg från den i TSA, som inkluderar fartyg i ballast. CRISTAL gällde endast fartyg som faktiskt har olja som last ombord. Man gjorde dock ingen åtskillnad mellan olja som släppts ut från bränsletankarna eller sådan som släppts ut från lasttankarna.

CRISTAL hade en geografiskt universell räckvidd. Den gällde inom hela territorialhavet för alla världens kuststater, men det krävdes dels att oljan ägdes av en medlem i CRISTAL, dels att fartyget ägdes eller chartrades av en medlem¹¹⁹.

CRISTAL gick in med ersättning till varje person som hade drabbats av utsläpp, förutsatt att denna eller dessa hade uttömt alla andra möjligheter till ersättning. Om CLC var tillämplig ersatte CRISTAL de drabbade för alla kostnader och skador, samt fartygsägaren för saneringskostnader, om de inte lyckats erhålla full kompensation från¹²⁰ något eller en kombination av följande:

¹¹⁸ Chao s 113.

¹¹⁹ Chao s 116.

¹²⁰ Chao s 117.

- 1) ansvarsfonden enligt CLC
- 2) annan ansvarig person eller fartyg
- 3) annan ersättningskälla enligt lag eller konvention

CRISTAL var inte skyldig att betala ut någon ersättning om någon av tidigare nämnda ansvarsfrihetsgrunder föranlett utsläppet:

- 1) krig eller fientlig handling
- 2) naturkatastrof eller motsvarande (Act of God)
- 3) uppsåtlig handling av tredje man
- 4) försummelse från myndighet eller annan som ansvarar för underhåll av navigationshjälpmedel

Skillnader mellan CRISTAL och IOPC Fund

CRISTAL hade enbart en kompletterande funktion emedan oljeskadefonden (IOPC Fund) både kan komplettera de första kompensationsinstanserna samt ersätta dem om dessa inte är tillgängliga.

CRISTAL fungerade endast som sista instans när alla andra möjligheter att erhålla kompensation var prövade och uttömda. IOPC fonden träder in på ett tidigare stadium och övertar rätten att kräva eventuella andra ansvariga. Eftersom CRISTAL hade samma ansvarsfrihetsgrunder som CLC och TOVALOP kompletterade den inte dessa i de fallen. Oljeskadefonden däremot har färre generella ansvarsfrihetsgrunder och blir då en garant för att offren får sin kompensation.

Processen med CRISTAL blev långsam eftersom alla andra möjligheter till ersättning skulle uttömmas innan CRISTAL kunde komma ifråga. Dessutom visade det sig att ersättning från CRISTAL endast blev aktuell vid de riktigt stora och kostsamma incidenterna, då alla medel sammantagna ändå inte förslog att täcka utsläppens följder. Från 1978 kom CRISTAL att få en kompenserande roll för fartygsägare, liksom oljeskadefonden. Kompensationen från CRISTAL rörde sig i intervallet mellan 120 - 160 dollar per bruttoton, eller 10 - 16,8 miljoner dollar, med det lägsta av de två alternativen¹²¹.

¹²¹ Chao s 119.

Bidrag till CRISTAL gjordes genom en initial medlemskostnad om 5 miljoner dollar och därefter begärdes pengar in månatligen av medlemmarna, samt efter behov för utbetalningar i samband med utsläpp. Till skillnad från IOPC fonden där endast större oljeimportörer bidrar fanns i CRISTAL ingen minimigräns i transporterad oljemängd för kvalifikation till medlemskap. Även de små bolagen bidrog i förhållande till sin oljehantering. Kriteriet för medlemskap var ägandet till oljan som *transporterades* och inte till olja som *importeras*, som fallet är för oljeskadefonden. Ägandet till oljan på ett fartyg var brett definierad¹²².

Uppgårelsen om ersättning från fonden och hur CRISTAL skulle tolkas avgjordes inom CRISTAL:s egen organisation. Här avgjordes också om anspråken var giltiga och om övriga ersättningskanaler var uttömda. Från början var ansökningstiden ett år från den dag incidenten ägde rum. Inte minst med tanke på att CRISTAL var sista instans var denna tid alltför kort och utsträcktes därför sedan till två år. CRISTAL, liksom TOVALOP, var upprättade och tolkades efter engelsk rätt.

¹²² Chao s 121.

8. Förändringar i konventionerna och de frivilliga överenskommelserna

Med tiden kom konventionerna att bli allt mer ineffektiva och behovet ökade av att förändra dem och anpassa dem till utvecklingen. Förändringsarbetet påbörjades år 1979 och resulterade i att två protokoll fanns färdiga för påskrift 1984. Till följd av revideringarna av konventionerna ändrades även de frivilliga överenskommelserna, som då fortfarande tillämpades.

Som tidigare nämnts var de två konventionerna på många sätt knutna till erfarenheterna av *Torrey Canyon-olyckan* och hade därmed fått en något inskränkt karaktär. Konventionerna var alltför empiriskt utformade för att få en tillfredsställande generell räckvidd och tillkortakommanden av olika slag uppdagades underhand som de tillämpades¹²³.

Den 24 januari 1976 gick oljetankern *Olympia Bravery* på grund cirka en sjömil utanför Bretagnes kust i Frankrike. Tankern hade endast olja i bränsletankarna och ingen olja i lasttankarna. Inga försök gjordes att bärga fartyget medan vädret ännu var lugnt, vare sig från fartygsägarens eller från de franska myndigheternas sida. Nära två månader gick. Natten till den 13 mars hade det blåst upp till storm, fartyget bröts mitt itu och 1200 ton bränsleolja rann ut i havet. Framförallt de franska myndigheterna fick utstå hård kritik för att de låtit saken bero¹²⁴.

Ansvarighetskonventionen var inte tillämplig eftersom tankern gick i ballast och detta ansågs vara en förklaring till varför inga åtgärder hade vidtagits. Eftersom konventionen inte var tillämplig kunde varken redaren eller myndigheterna förvänta sig någon kompensation för de kostnader som skulle uppstå för att bärga fartyget eller tömma det på olja.

Om *Olympic Bravery* hade varit fullastad med olja när hon gick på grund så hade CLC förvisso varit tillämplig vid ett utsläpp, men först då. Det hade fortfarande inte gått att erhålla någon kompensation för att pumpa över oljan från det strandade fartyget. Detta var en ännu allvarigare brist i konventionen, som måste ändras så att förebyggande åtgärder vid hot om utsläpp kunde ersättas. Vidare var begreppet oljeskada öppet för olika tolkningar i olika länder och kunde komma att variera starkt från fall till fall. Det var viktigt att få en gemensam och entydig definition.

¹²³ Chao s. 129.

¹²⁴ Chao s 130.

När *Amoco Cadiz*¹²⁵ gick på grund 1978 utanför Bretagnes kust visade sig ansvarsfonden inte räcka till. Ansvarsfonden, som var uppsatt i enlighet med konventionens regler, uppgick till strax över 77 miljoner francs. Men saneringskostnaderna och miljöskadorna värderades till 800 miljoner dollar, vilket motsvarade omkring 5 miljarder francs.

Två år senare skedde en olycka med fartyget *Tanio*, som släppte ut 13 500 ton olja och smutsade ner 200 km av Bretagnes kust. De totala anspråken till följd av den nedsmutsningen uppgick till 527 miljoner francs, men endast 70 % av de godtagna anspråken kunde kompenseras. Diskrepansen mellan ersättningsnivåerna och de kostnader som ett utsläpp kunde föra med sig var uppenbara och oacceptabla. Tre huvudorsaker till denna stora diskrepans kan urskiljas¹²⁶:

- Inflationen hade under en tioårs period nära nog halverat det faktiska värdet av de gränser som uppställts vid konventionernas upprättande.
- Tekniken för sanering och upprepning hade utvecklats avsevärt och blivit betydligt mer avancerad och i motsvarande mån mer kostsam.
- Tankfartygen hade blivit allt större. När konventionerna kom till räknade man med en största tankerstorlek om cirka 110 000 ton, men tio år senare var fartyg på över 200 000 ton inget ovanligt.



Motståndet mot att höja ersättningsgränserna hade varit stort men efter dessa nedslående erfarenheter var det ingen som motsade sig nödvändigheten av att öka kompensationstaket. Med tanke på hur utsatt Frankrike hade varit för oljeutsläpp var det inte oväntat Frankrikes delegat i fondkonventionens församling som vid upprepade tillfällen föreslog en kraftig höjning av ersättningsnivåerna. Dessa blev endast till en del genomförda. Det låg många svårigheter i förverkligandet av Frankrikes förslag, både administrativt och intressemässigt. Oljebolagen var inte villiga att så drastiskt öka sin del av betalningsansvaret. Man lyckades inte få till stånd en tillräcklig höjning inom konventionernas ramar. Det var ett problem i dubbel bemärkelse då man ansåg att det borde vara möjligt att höja nivåerna med jämna mellanrum utan att varje gång behöva ändra på konventionerna.

¹²⁵ Se ovan s 12.

¹²⁶ Chao s 134.

Det blev nödvändigt att genom FN¹²⁷ kalla samman medlemsstaterna till en diplomatisk konferens för att genomföra ändringarna i båda konventionerna samtidigt och på en övergripande nivå. Först 1980 påbörjades förberedelserna inom IMCO:s juridiska kommitté och en informellt sammansatt arbetsgrupp sammanträdde för första gången i juni 1980 i Washington där frågorna diskuterades på allmän nivå. Nästa möte ägde rum i Stockholm i december 1981 och ett antal utkast lämnades in av olika medlemsstater. Ytterligare tre möten hölls i London och under tiden hade IMCO:s juridiska kommitté haft fyra sammankomster. 1984 hölls en diplomatisk konferens i London som var rikligt underbyggd med material och förslag till följd av det förberedande arbetet som ägt rum¹²⁸.

1984 års protokoll blev inte mer än ett historiskt dokument. Det blev aldrig omsatt i praktiken. Protokollen vann inte tillräckligt stöd och punkterades slutligen genom att USA vägrade att skriva under. Från amerikanskt håll var man kritisk till den internationella regimen och dess trubbiga redskap. USA skapade istället ett skarpare och mer ekonomiskt avskräckande vapen genom en nationell lagstiftning. Som tidigare har nämnts¹²⁹ kom detta att resultera i OPA, the Oil Pollution Act.

1992 genomfördes ett nytt försök att ändra de internationella konventionerna i enlighet med protokollen från 1984. Denna gång genomfördes förändringarna, som trädde i kraft den 30 maj 1996. Nedan följer en beskrivning av vilka förändringar som gjordes.

¹²⁷ IMCO, sedermera IMO.

¹²⁸ Chao s 139.

¹²⁹ Se ovan s 29.

1992 års ändringsprotokoll

1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja

Definitioner

Alla **fartyg** som är konstruerade för att transportera olja oavsett om de bär olja i lasttankarna ombord eller inte, omfattas nu av konventionen. I och med denna definition omfattas även tankfartyg som går i ballast, samt s.k. kombinationsfartyg. De sistnämnda är dock förpliktigade enligt konventionen endast när de faktiskt transporterar olja och under hela färden av en sådan transport, såvida det inte kan påvisas att inga rester av olja finns kvar i tankarna på returren. Bevisbördan för detta åligger fartygsägaren. Kombinationsfartygen skall däremot inte omfattas av konventionen när de transporterar annat gods¹³⁰.

Definitionen av **olja** förblir densamma med undantag av "whale oil" som togs bort ur CLC för att de två konventionerna skall stämma överens¹³¹. Sådan olja hanteras, som tidigare nämnts, inte av oljebolagen.

Tolkningen av **oljeskada** har berett ersättningsystemets administratörer och domstolarna vissa svårigheter, i synnerhet vad beträffar ren miljöskada, dvs. skada på den marina miljön. Naturen betingar ett tämligen abstrakt värde i ekonomiskt hänseende och eftersom det handlar om ett sanktionssystem, där följderna är begränsade till ekonomisk ersättning, är problemet ett faktum.

Den ursprungliga definitionen av **skada genom förorening** (*pollution damage*) kvarstod, med tillägg av klausulen för miljöförstöring. Klausulen lyder:

"Ersättning för skada på miljön, annat än utebliven vinst, är dock begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planeras¹³²."

¹³⁰ Chao s 143.

¹³¹ Chao s 144.

¹³² Ds 1994:120. Ändrade regler om ansvarigheten för oljeskador till sjöss.

Endast åtgärder som vidtagits eller som kommer att vidtagas ersätts. En skönsmässig ekonomisk uppskattning av skadornas omfattning är inte giltig. Planerade men ännu ej vidtagna åtgärder berättigar till ersättning. Brist på medel skall inte hindra att viktiga miljöåtgärder vidtas. Villkoret för ersättning för planerade åtgärder innebär i praktiken att åtgärderna skall vidtas så fort medel för detta är tillgängliga. Opreciserade planer för framtiden räcker inte. Omfattningen av åtgärderna måste vidare vara rimlig. Detta är en fråga som är öppen för tolkning och kan variera från stat till stat. Rimlighetsvillkoret syftar till att undvika spekulativa krav på ersättning¹³³.

Man införde också först nu den viktiga och efterlängtade möjligheten att få ersättning för förebyggande åtgärder när hot om utsläpp föreligger men ännu ej inträffat. Detta skedde genom att ändra på definitionen av **olycka** enligt följande:

"varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada genom förorening eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om sådan skada¹³⁴."

Originaldefinitionen av hot om utsläpp lyder: "*...which creates a grave and imminent threat of causing such damage*". Formuleringen är densamma som i TOVALOP vilket förstärker konformiteten på området. Beslutet att anta denna formulering föregicks av intensiva diskussioner om uttrycket *serious threat* skulle använda istället, eller *grave and imminent threat*. Det senare valdes då detta minskar risken för övertolkning och onödiga åtgärder. Rimlighetskravet är uppställt även för förebyggande åtgärder och blir föremål för prövning.

Konventionernas **geografiska räckvidd** utsträcktes till att omfatta även den exklusiva ekonomiska zonen¹³⁵. I de ursprungliga texterna gäller konventionerna inom territorialhavet, vilket varierat hos olika stater, men får vara högst 12 sjömil. Den ekonomiska zonen sträcker sig 200 sjömil från baslinjen. Förebyggande åtgärder har däremot från början varit ersättningsbara varhelst de vidtagits (även på internationellt vatten) förutsatt att ett utsläpp ägt rum och riskerar att smutsa ned inom någon medlemsstats territorialhav¹³⁶.

Argumenten mot en utvidgning av det geografiska området var att utsläppen oftast drabbar kuster och inre vatten och där naturliga miljöer med fågelliv och känsliga undervattensbiotoper finns. Vidare hävdades att om ett utsläpp skett långt ut på det

¹³³ Chao s 152.

¹³⁴ Ds 1994:120.

¹³⁵ EEZ, Exclusive Economic Zone

¹³⁶ Chao s 156.

öppna havet var det klokast att inte ingripa, då de kemiska oljebekämpningsmetoder som stod till buds ofta förorsakade mer skada i sig än oljan. Dessutom argumenterades att förebyggande åtgärder redan täcktes av konventionerna varhelst de vidtogs. Vidare riskerades de som drabbas av utsläpp att missgynnas, eftersom delar av de begränsade tillgångarna omfördelas¹³⁷.

Förutom att man på de amerikanska kontinenterna, samt i flera andra stater med långa kuster¹³⁸, propagerade för att införliva den ekonomiska zonen i konventionerna var den främsta anledningen till att så skedde, att man ansåg det viktigt att anpassa konventionerna till FN:s havsrättskonvention av 1982 (UNCLOS¹³⁹) vilken hade trätt i kraft och gav varje stat jurisdiktion i hela sin ekonomiska zon för att skydda miljön.

Tillägget lyder:

”ii) inom en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med folkrättens regler, eller, om staten inte har fastställt någon sådan zon, inom det område utanför och angränsande till den statens territorialvatten vilket har bestämts av den staten i enlighet med folkrättens regler och vilket inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts”¹⁴⁰.

Högre ersättningsnivåer och delat ansvar

Många diskussioner har ägt rum angående förhållandet mellan redarens och oljebolagets ansvarsfördelning. Utgångsläget vid protokollsförhandlingarna var att redarindustrin ville behålla det ursprungliga fördelningsförhållandet medan oljeindustrin ville minska sitt ansvar med hänvisning till att försäkringssystemet kunde anta en större del¹⁴¹.

Förhandlarna var eniga om att ersättningsnivåerna vid oljekatastrofer måste höjas. De nivåer som var uppsatta vid upprättandet av de ursprungliga konventionerna var i många fall inte tillräckliga, och i vissa fall inte i närheten av de verkliga kostnaderna efter ett utsläpp. Den slutliga kompromissen resulterade i en ansvarsbegränsning enligt följande:

¹³⁷ Chao s 154.

¹³⁸ Dessa stater var Kanada, Peru, Marocko, Chile, Nya Zeeland, Indien, Malaysia, USA, Frankrike, Kina, Venezuela.

¹³⁹ Se ovan s 30.

¹⁴⁰ Chao s 156.

¹⁴¹ Chao s 158.

Art 6, 1992 års ändringsprotokoll till CLC:

Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention för en och samma olycka till ett sammanlagt belopp, som beräknas enligt följande

- a) tre miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars dräktighet¹⁴² inte överstiger 5000 ton,
- b) 420 beräkningsenheter per ton dräktighet därutöver för fartyg vars dräktighet överstiger 5000 ton enligt a),

dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 59,7 miljoner beräkningsenheter¹⁴³.

En ny begränsningsnivå upprättas också för oljeskadefonden genom ändring i Art. 4. i fondkonventionen:

- Art 4. a) 4 st: Om inte annat föreskrivs i b) eller c) i detta stycke är det sammanlagda belopp som fonden skall betala enligt denna artikel begränsat för en och samma olycka så att summan av det beloppet och det ersättningsbelopp som faktiskt har betalats enligt 1992 års ansvarighetskonvention för skada genom förorening, som faller inom denna konventions tillämpningsområde enligt artikel 3, inte får överstiga 135 miljoner beräkningsenheter.
- b) Om inte annat föreskrivs i c) får det sammanlagda ersättningsbelopp som fonden skall ge ut enligt denna artikel inte överstiga 135 miljoner beräkningsenheter för en skada genom förorening som orsakats av en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars verkningar inte kunnat förhindras,
- c) Det högsta ersättningsbeloppet enligt a) och b) skall vara 200 miljoner beräkningsenheter för olyckor som inträffar under en tid då tre stater är bundna av konventionen och mottagen avgiftspliktig olja i dessa stater sammanlagt uppgick till eller översteg 600 miljoner ton under närmast föregående kalenderår.
- d) Upplupen ränta på en fond som upprättats enligt artikel V tredje stycket i 1992 års ansvarighetskonvention skall inte tas med vid beräkningen av det högsta belopp som fonden har att betala enligt denna artikel.

¹⁴² Last.

¹⁴³ En beräkningsenhet definieras i tillägg till Art. 9 och motsvarar en särskild dragningsrätt (SDR) som definieras av Internationella valutafonden (IMF) Art. 9 a. För stater som inte är med i IMF kan en enhet få förklaras motsvara 15 guldfrancs där en guldfrancs motsvarar 65,5 mg guld av 900/1000 finhet 9b.

Ett minimibelopp har satts för alla tankers under 5 000 ton. Det blev för små medel från de minsta fartygen och det innebär en olägenhet för oljeskadefonden att behöva kräva in avgifter vid en stor mängd olyckor med små fartyg. Med den höjda nivån kommer den administrativa belastningen på oljeskadefonden att minska.

Systemet med gottgörelse från oljeskadefonden till fartygsägaren har tagits bort. Det innebär en avsevärd förenkling av ersättningsproceduren. Ansvaret är fortfarande fördelat mellan oljelast och fartyg, men de nya ansvarsbegränsningarna innebär att fördelningen sker utan att oljeskadefonden återbetalar något till fartygsägaren. Oljeskadefonden involveras främst vid större utsläpp och kan då ta en betydligt större kostnad än fartygsägaren.

Istället för den tidigare värdeenheten Poincaréfrancs, används s.k. särskilda dragningsrätter (SDR)¹⁴⁴. Begränsningsbeloppen är som framgår ovan 3 miljoner SDR för fartyg upp till 5000 tons dräktighet och 420 SDR för varje ton därutöver, med ett tak om 59,7 miljoner SDR. För oljeskadefonden sker ändringen i två steg. Först kommer fondens ansvar att uppgå till 135 miljoner SDR och när den olja som sammanlagt tagits emot i tre konventionsstater överstiger 600 miljoner ton per år höjs ansvaret till 200 miljoner SDR¹⁴⁵.

Lättare att ändra begränsningsbeloppen i framtiden

Fortsättningsvis skall begränsningsbeloppen kunna höjas utan att ändra konventionerna. Minst en fjärdedel av medlemsstaterna har rätt att begära att IMO:s juridiska kommitté skall behandla förslag till ändringar i beloppen. Beslut om ändring kan fattas av två tredjedelar av församlingen om minst hälften av medlemsstaterna är representerade vid mötet. Detta förfarande kan inte inledas förrän minst fem år har gått från det att protokollen öppnades för undertecknande och minst fem år måste gå mellan det att en ändring trätt i kraft och ett nytt förfarande inleds. Resultaten av ändringarna får inte överskrida en ökning av 6 % per år räknat från den 15 januari 1993 och ett absolut tak för ökningarna är satt till en tredubbling av beloppen som anges i 1992 års ändringsprotokoll. Om minst en fjärdedel av medlemsstaterna motsätter sig ändringen inom 18 månader får denna ingen verkan. Om så inte skett

¹⁴⁴ The Special Drawing Rights (SDRs) of the World Bank System.

¹⁴⁵ Dessa begränsningsbelopp ändrades genom tilläggsprotokoll år 2000. De nya beloppen, som innebär en höjning av begränsningsbeloppen med 50%, träder i kraft år 2003. Källa IMO.

träder ändringen i kraft ytterligare 18 månader senare. Då blir ändringen bindande för alla medlemsstater inklusive de som motsatt sig ändringen¹⁴⁶.

Detta är en viktig förändring då den innebär att ersättningssystemet bättre kan följa utvecklingen i verkligheten och anpassa sig till denna med mindre fördröjning. Över 20 år hann gå innan den första förändringen ägde rum och det krävde mycket arbete och två diplomatiska konferenser. Nu behövs inte sådan konferenser för att genomföra ändringar, vilka i realiteten som snabbast kan verkställas vart åttonde år.

Minimiintervall mellan beloppsändringar



1992 års protokoll om ändring i ansvarighetskonventionen och fondkonventionen är mer än ändringsprotokoll. De leder till att vi i stora delar får med nya konventioner att göra. Detta manifesteras främst genom att 1992 kommer vara årtalet som är knutet till konventionerna. Istället för 1969 års och 1971 års respektive konventioner med 1992 års ändringsprotokoll kommer de att heta 1992 års ansvarighets- respektive fondkonvention och de gamla konventionerna sägs upp¹⁴⁷. De två konventionerna kan endast tillträdas samtidigt. Det går inte att tillträda endast en av dem. De nya konventionerna är öppna för alla stater, även de som aldrig tillträtt någon av de ursprungliga konventionerna.

¹⁴⁶ Dessa förenklingar sker genom Art. 15 i ändringsprotokollet till ansvarighetskonventionen och Art. 33 i det till fondkonventionen.

¹⁴⁷ Namnändringen framgår av 11 resp. 27 Art. i resp. ändringsprotokoll till de två konventionerna och uppsägningen av de gamla konventionerna sker enligt 31 Art. i protokollet till fondkonventionen.

9. Sverige

Den svenska lagstiftningen relaterad till oljeutsläpp baseras på folkrätträtten, de globala och regionala konventioner som Sverige har ratificerat, samt de överenskommelser som ingåtts med enskilda nationer. Av de globala konventionerna är MARPOL 73/78 central. Utsläpp av olja från fartyg regleras i huvudsak av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, VlfL¹⁴⁸. Denna lag kompletteras främst av Förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1985:19 och senare).



Kustbevakningens miljöredningsfartyg

För Sveriges vidkommande är de viktigaste regionala avtalen 1974 års konvention om skydd av Östersjöns¹⁴⁹ marina miljö¹⁵⁰ (Östersjökonventionen) samt 1974 års konvention om förhindrande av havsföroreningar från landbaserade källor (Pariskonventionen). Den senare avser Nordsjön och nordöstra Atlanten. Pariskonventionen är dock endast tillämplig på landbaserade föroreningskällor. I vissa fall kan dock dumpning från fartyg räknas in i en sådan aktivitet, då *dumpning* i juridisk mening ofta är en definitionsfråga¹⁵¹. Den ursprungliga Östersjökonventionen var identisk med reglerna i MARPOL 73/78. En ny Östersjökonvention undertecknades 1992.

En särskild partssammansatt kommission, HELCOM (Helsinki Commission) är inrättad för att bl.a. övervaka tillämpningen av Östersjökonventionen. På samma sätt är en kommission inrättad för Pariskonventionen, PARCOM (Paris Commission). En märkbar skillnad mellan dessa är att PARCOM kan fatta beslut som är bindande för signatärerna av avtalet, medan HELCOM inte kan det. Därför måste rekommendationer från HELCOM inkorporeras i respektive lands nationella lagstiftning för bli gällande. Båda konventionerna omfattar utsläpp av olja.

Kustbevakningens (KBV) mätningar visar att utsläppen av olja i svenska vatten i hög grad är koncentrerade till fartygsstråken längs väst- och sydkusten, samt syd Öland och ost Gotland. Detta tyder på att utsläppen till stor del orsakas av utländska fartyg

¹⁴⁸ Lagen förkortas ibland VlfL, som står för Vattenföroreningslagen. Denna lag kom 1996 att omfatta även föroreningar från luft, därav l:et i förkortningen som står för luft.

¹⁴⁹ Konventionen omfattar förutom Östersjön även de danska Bälten, Öresund, och vattnet mellan Sverige och Danmark upp till latituden genom Skagen. Ebbesson, Internationell Miljörätt s 91.

¹⁵⁰ 1974 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea.

¹⁵¹ Ebbesson, Internationell miljörätt s 117.

som inte anlöper svensk hamn. Fartygen passerar svensk ansvarszon på väg till eller från hamnar utanför Sverige. Antalet oljeutsläpp i dessa vatten har minskat de senaste åren, vilket visas i figuren nedan¹⁵².

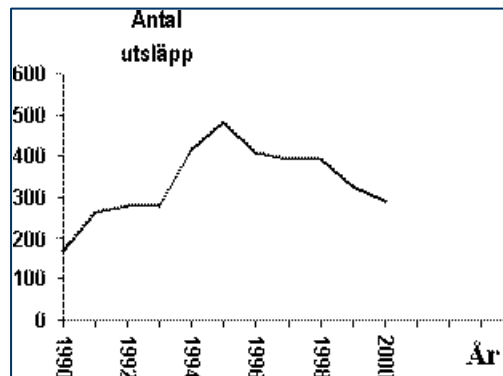


Fig. Antal oljeutsläpp i svenska vatten 1990-2000

Om oljeutsläpp sker i den svenska ekonomiska zonen har de svenska myndigheterna dock begränsade möjligheter att ingripa mot fartyget i territorialhavet eller i zonen¹⁵³ enligt reglerna i havsrättskonventionen. Den svenska ansvarszonen omfattas av territorialhavet och den ekonomiska zonen. Sveriges ekonomiska zon är inrättad genom lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon¹⁵⁴. Gränserna för Sveriges ekonomiska zon definieras i förordningen (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

Arbetet med att komma åt olagliga¹⁵⁵ oljeutsläpp samt förslag till åtgärder på nationell nivå behandlas i Oljeutsläppsutredningen; *Att komma åt oljeutsläppen* (SOU 1998:157). Två år efter det att utredningen presenterade en rad lagförslag kan konstateras att dessa fortfarande bereds i Regeringskansliet och att en lagrådsremiss förbereds. Utredningens uppdrag var att utreda frågor om ingripanden vid framförallt oljeutsläpp och söka förbättra möjligheterna att kunna beivra de olagliga utsläppen. Utredningen framhåller att det svenska regelverket är omfattande, svåröverskådligt och ibland svårtolkat. Vidare menar man att det idag råder stor osäkerhet om hur lagen skall tillämpas i enskilda frågor. För att göra rätt bedömningar krävs även kunskaper om det internationella regelverket. Hur svensk lag skall tillämpas försvåras ytterligare av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser, utan att dessa framgår specifikt av lagtexten¹⁵⁶.

¹⁵² Kustbevakningen.

¹⁵³ SOU 1998: 158 s.32.

¹⁵⁴ Lagen trädde i kraft den 1 januari 1993.

¹⁵⁵ Mindre utsläpp kan vara lagliga.

¹⁵⁶ SOU 1998: 158 s113.

Utredningen pekar på att det sannolikt föreligger ett stort mörkertal utöver de oljeutsläpp som konstaterats i svenska vatten. Antalet utsläpp är sannolikt minst dubbelt så höga än de som KBV:s officiella noteringar visar¹⁵⁷. Företeelsen är vanlig internationellt. Exempelvis nämns som jämförelse att Nederländernas utsläppsstatistik endast reflekterar cirka 10 % av faktiska förhållanden.

Utredningen visar på brister i det utredningsförfarande som idag tillämpas vid oljeutsläpp. Den allvarligaste bristen anses vara att ansvaret för förundersökningarna är spritt på olika personer och/eller organisatoriska enheter, och att specialistkunskapen för att handlägga denna typ av ärenden där ofta saknas. En annan brist är att svenska myndigheter inte tillräckligt effektivt tillämpar möjligheterna till samarbete och kunskapsutbyte mellan myndigheter i såväl Sverige som utomlands. Framförallt är det ett problem att utredningsförfarandet inte är anpassat efter sjöförhållanden samt att befogenheterna att agera är splittrade på flera myndigheter. Det saknas samordning och resultatet blir bristande undersökningsmaterial, vilket är ytterst svårt att komma till rätta med i efterhand. Tidsaspekten vid oljeskadebrott är särskilt kritisk.

En orsak till att Sverige har små möjligheterna att ingripa mot utländska fartyg som spiller olja i svensk ansvarszon är hur havsrättskonventionen tolkas. Tolkningar av begrepp som är avgörande för om ingripande skall kunna ske, t.ex. "betydande skada", sker förmånligt för flaggstatens vidkommande.

Hela Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon ingår i det område som kallas "North West European Waters". I och med att området har status som specialområde enligt MARPOL gäller strängare utsläppsregler här. Alla utsläpp av olja eller oljeblandat vatten från oljetankers eller fartyg över 400 ton bruttodräktighet är förbjudet¹⁵⁸. För övrigt kvarstår maxgränsen för utsläpp av oljehaltigt länsvatten: 15 ppm.

Den 1 juli 2000 trädde den s.k. Östersjöstrategin¹⁵⁹ ikraft för hela Östersjöområdet. Syftet med denna är att fartyg utan särskild avgift skall kunna lämna sina oljerester i hamnarna samt att kontroller införs att så sker¹⁶⁰. Strategin har utarbetats inom ramen för Helsingforskonventionen.

¹⁵⁷ SOU 1998: 158 s 106.

¹⁵⁸ Specialområdet var före den 1 augusti 1999 endast Östersjön.

¹⁵⁹ Prop. 1999/2000: 133 Genomförande av Östersjöstrategin.

¹⁶⁰ Kustbevakningen.

Sverige har både anslutit sig till 1992 års ansvarighetskonvention och fondkonvention, men anspråk på ersättning har endast framförts i ett fåtal fall. En orsak till detta är att det ofta råder ovisshet om varifrån den utsläppta oljan kommer, den kan t ex komma från sjunkna fartyg. Därför har endast en begränsad del av den svenska statens utgifter för oljesanering ersatts efter krav mot den ansvarige för utsläppet eller dennes försäkringsbolag respektive den Internationella oljeskadefonden¹⁶¹.

Ansvarighetskonventionens regler är införlivade i svensk rätt genom ändringar (SFS 1995:1081) i 10 kap. sjölagen (1994:1009), vilka är kompletterade av förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen. I den svenska rätten är reglerna i huvudsak överensstämmande med ansvarighetskonventionen, men här finns mer långtgående regler exempelvis vad gäller strikt ansvar vid oljeskada. Ansvaret kanaliseras mer långtgående till fartygsägaren samt att fartyg som inte omfattas av konventionen istället inkluderas i svensk lag.

Fondkonventionen är införlivad i svensk lag genom att vissa artiklar enligt lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden (fondlagen) skall gälla som svensk rätt. Skyldigheter att lämna de uppgifter som den internationella oljeskadefonden erfordrar regleras i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagen olja.

Sjöfartsverket är tillsynsmyndighet beträffande svenska fartyg och regleringen av svenska tankfartygs konstruktion och utrustning meddelas av myndigheten. SOLAS-konventionens regler för bättre sjösäkerhet återfinnes i svensk rätt huvudsakligen i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Bestämmelser om bistånd från eller till utländska myndigheter vid räddningsinsatser finns i 69 § räddningstjänstlagen (1986:1102).

Bestämmelser om straff vid förorening från fartyg finns i 10 kap. VifL och i brottsbalken (BrB). Straffet för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbudet mot utsläpp av olja är böter eller högst två års fängelse. Om befälhavaren brustit i den tillsyn som krävs för att förebygga ett oljeutsläpp döms även befälhavaren till böter eller fängelse i högst två år. Oljeutsläpp till följd av olycka kan medföra straffansvar endast om utsläppet inte har begränsats så långt det är möjligt.

¹⁶¹ SOU 1998: 158 s 160 ff.

Enligt den s.k. begränsningslagen¹⁶² får inte strängare straff än böter, d.v.s. inte fängelse, förekomma mot utländskt fartyg (dock alltid svenskt) vid brott mot förebyggande, begränsning och kontroll av förorening av den marina miljön när detta fartyg befinner sig utanför svenskt inre vatten. En konsekvens vid tillämpningen av denna lag är att svensk domsrätt inte föreligger då ett utsläpp begåtts av utländskt fartyg i svensk ekonomisk zon¹⁶³.

Utredningen belyser olika personers ansvar och visar på den komplexa bilden i sammanhanget¹⁶⁴. Att befälhavaren åläggs ansvar är motiverat med att han är den som har störst praktisk möjlighet att övervaka och bevaka fartygets drift till sjöss. I verkligheten förhåller det sig emellertid så att det oftast är rederierna som har större kontrollmöjligheter än befälhavaren. Om dessutom befälhavaren har delegerat ansvaret till annan besättningsman har denne ansvaret. Vidare kan den senare personen också delegera ansvaret, och så vidare. Kedjan av besättningsmän som kan göras ansvariga för ett oljeutsläpp medför att det är svårt att identifiera den ytterst ansvarige. Varje person i kedjan vältrar över ansvaret på någon annan och i de flesta fall där åtal väckts har detta riktats mot befälhavaren. Inte i något svenskt rättsfall har redaren eller ägaren blivit föremål för åtal, om denne inte samtidigt har tillhört besättningen.

Vem som i visst hänseende bör bära straffansvaret kan variera beroende på vilken straffbestämmelse som aktualiseras. Enligt nuvarande reglering kan detta ansvar endast bäras av ägaren eller redaren. Med de komplicerade ägarförhållanden som ofta är fallet med fartyg, kan annan än redaren ha störst kontroll över fartygsdriften och därmed vid en samlad bedömning vara den som borde åläggas ansvar. Men reglerna är inte skrivna så att de reflekterar dessa förhållanden.

Oljeutsläppsutredningen föreslår bland annat ett totalförbud mot utsläpp av olja. Vidare föreslås att svensk domsrätt införs beträffande olagliga utsläpp och andra



brott mot VifL som begås av utländska fartyg i Sveriges ekonomiska zon. Förbättringar föreslås i hur ärendena handläggs på berörda myndigheter. Dessutom måste utredningsförfarandet vara uppbyggt kring en möjlighet att ingripa mot fartyg till sjöss, även utländska fartyg. Vad gäller ansvarsfrågan föreslås den särskilda regleringen av ansvaret för olika specialsubjekt tas bort och istället införa de sedvanliga principerna för före-

¹⁶² Lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.

¹⁶³ SOU 1998: 158 s 186 ff.

¹⁶⁴ SOU 1998: 158 s 178 ff.

tagaransvar. Inom ramen för det internationella samarbetet föreslås bl.a. gemensamma ansträngningar för att förbättra mottagningsanordningar i hamn, identifiering av fartyg, flaggstatsansvaret, samt ökat samarbete vid utredning och lagföring av olika utsläpp¹⁶⁵.

¹⁶⁵ SOU 1998: 158 s 351 ff.

10. Problem och slutsatser



Problemen med såväl de internationella som de nationella regleringarna kring oljeutsläpp har i viss mån redan berörts i detta arbete. Problemen sträcker sig över flertalet områden och min studie visar på svårigheterna att skapa en internationell lagstiftning som tillräckligt effektivt kan verka för att minimera oljeutsläppen från fartyg. Nedan för jag ett resonemang kring några av dessa problemområden samt presenterar ett antal slutsatser och förslag till åtgärder.

Ett kärnproblem är att ett utsläppsbrott i dagsläget ytterst sällan leder till någon påföljd för förövaren. I Östersjön registreras mellan 400 och 500 utsläpp varje år och under den senaste 5-årsperioden har inte ett enda av dessa utsläpp lett till fällande dom¹⁶⁶.

Risken att bli fälld och drabbad av påföljder tycks vara minimal. Förhållanden bör vara sådana att man som oljetransportör i längden förlorar på att släppa ut olja. Först då kommer utsläppen att minska. Idag förhåller det sig precis tvärtom. Det är enklare och billigare, både på kort och lång sikt, att rensa ut oljan i havet än att föra över den till en spillanläggning i hamn.

Vid ett utsläpp finns ett antal faktorer som kan utgöra hinder för uppdagande och påföljder för brottet. För det första skall utsläppet upptäckas i tid. Ett fartyg som släpper ut olja till havs under natten kan befinna sig långt därifrån när detta upptäcks. Nästa steg är att identifiera vem som släppt ut oljan. Vattnen kan ha trafikerats av ett flertal tankfartyg som kan vara potentiellt misstänkta. Först skall själva fartyget spåras och sedan skall det bevisas att oljan faktiskt kommer från det specifika fartyget. Därefter skall det bevisas att en brottslig handling har begåtts och denna måste bindas till en person eller aktör för att processen ska kunna leda till fällande dom. Här aktualiseras den komplicerade ansvarsfrågan. I svensk lag förutsätts att det är befälhavaren ombord som har det yttersta ansvaret för ett fartyg¹⁶⁷, men i realiteten finns det många andra parter som kan ha större kontroll över ett fartyg än befälhavaren: redaren, ägaren eller lastägaren till exempel.

¹⁶⁶ Uppdrag granskning, SVT 2001. Vår Fågelvärd, nr 3/2001.

¹⁶⁷ SjöL, SFS 1994:1009.

Ansvarsfrågan

Som situationen är idag är det mycket komplicerat och krävande att identifiera den som skall bära ansvaret för ett utsläpp. Att rent tekniskt härleda oljan till rätt fartyg är i praktiken inget problem. Om man har ett oljeprov från fartyget som släppt ut oljan att jämföra med går det genom en jämförelseanalys att binda utsläppet till det aktuella fartyget. Varje olja är unik och har sitt eget "fingeravtryck". Men det räcker som sagt inte med att identifiera från vilket fartyg utsläppet kommer. Nya svårigheter följer på detta. Det skall bevisas att en brottslig handling har ägt rum och vem som begått den, samt vem som bär yttersta ansvaret. Vilket lands lag är tillämplig? Har utsläppet skett på internationellt vatten eller på territorialvatten? Frågorna att besvara är många.

Att tillämpa omvänd bevisbörda, d.v.s. att den ansvarige för fartyget som släppt ut oljan har att bevisa att något brott inte ägt rum, bör vara ett effektivare sätt att utverka ansvar för utsläppet. Om det förelåg strikt ansvar ur ekonomiskt hänseende skulle det räcka med att identifiera fartyget. Om olja har släppts ut lär normalt knappast någon annan än fartygsbesättningen och befälhavaren ha förorsakat det.

Förslagen i den svenska Oljeutsläppsutredningen visar ansvarsfrågans komplexitet och man förordar där att lagen skall ändras så att företagaransvar tas i högre grad. Men vad gör man åt stater som faller undan från sitt ansvar? De privata oljebolagen är stora, men återigen, det är stater som globalt sett är majoritetsägare i världens oljebolag. Detta talar än mer för kraftfullare samlade insatser från det internationella samfundet.

Nationella intressekonflikter

Det internationella konventionsarbetet drivs och styrs ytterst av nationer, vilka även stiftar sina egna lagar och avgör vilka konventioner man skall acceptera. Olika nationer har olika intressen. Stora delar av oljeindustrin är statlig och samtidigt är staterna stora konsumenter som står i beroendeställning till denna produkt för industriell produktion och en hög levnadsstandard. Intäkter genereras dessutom i form av skatteintäkter på konsumerad olja och några länder tjänar enorma pengar i form av exportintäkter för oljan. Samtidigt verkar så gott som alla inblandade nationer i det internationella samfundet och andra internationella organ för att finna en balansgång där miljöhänsyn skall vägas in i den stora ekonomiska ekvationen.

Att staterna är sina egna "övervakare" är ett problem i sig. Det är som sagt nationer som skall välja att tillämpa konventionerna och samtidigt är det ofta nationer som bryter mot dessa konventioner och kommer till korta i tillämpning av dem. Det är svårt att komma åt en nation som bryter mot regler och avtal. Det är sällan som själva flaggstaten ställs till svars. Detta i sin tur har lett till att nationer med svagare miljölagstiftning erbjuder s.k. bekvämlighetsflagg, vilket andra nationer med hårdare miljölagstiftning ofta utnyttjar. Det förekommer också att fartyg opererar under falsk flagg.

Konventioner – tidskrävande kompromisser

Konventionsarbetet tar lång tid, ibland mycket lång tid. Det verkar vara svårt att ta tillräcklig hänsyn till behovet av skyndsamt agerande när agendan för diplomatiska förhandlingar sätts. Den etablerade processen för att utveckla och utarbeta konventioner gör att det som regel tar mycket lång tid. Genom att anta en bredare ansats borde flera konventioner kunna revideras samtidigt, varvid man bedömer hur de interagerar och hur de efterlevs. Man borde snabbare kunna lägga förslag på bordet för såväl hur konventionerna kan stärkas som efterlevs.

Konventionstexter är ofta resultat av år av kompromissande mellan stater som har olika intressen att ta hänsyn till, där miljöintressen riskerar att få låg prioritet. Förhandlingar rör ofta definitioner och beroende på hur olika termer definieras exkluderas t.ex. vissa väsentliga utsläppsaktiviteter. När sedan konventionstexten är lagd tolkas de olika av olika aktörer, varpå tillämpningen försvåras eller inte blir enhetlig och ibland uteblir helt.

De internationella konventionernas tillämpning har ingen verkan förrän de har ratificerats och i många fall krävs det att ett visst antal länder har ratificerat konventionen innan den överhuvudtaget träder ikraft. I de fall ratificeringen innebär att konventionen skall införlivas i den enskilde nationens lagstiftning (i vissa nationer behövs inte det) får i praktiken den internationella rätten en nationell profil som dessutom är beroende av denna nations juridiska och administrativa effektivitet, och i vilken grad de väljer att tillämpa konventionens regler. Konventionens straffrättsliga regler kan nämligen skrivas om, antas i sin helhet eller antas med tillägg. Själva implementeringsprocessen kan ta årtal och i vissa fall bli verkningslös om den skett på ett felaktigt sätt. Oavsett tidsaspekten blir resultatet en fragmenterad och icke enhetlig tillämpning. Det finns idag inget internationellt organ med mandat att agera som

miljörättens överinstans som skulle kunna säkerställa en mer enhetlig utformning och tillämpning av internationellt överenskomna regler.

Införlivandet i nationell lagstiftning kan stöta på problem när lagarna nationellt skall tolkas och ett lapptäcke av internationell och nationell reglering skall kombineras med praxis på folkrättens område. Därtill kommer ibland komplicerade övergångsregler. Sammantaget ställs mycket höga kunskapskrav inom alla dessa områden för den som har att handlägga ärenden förknippade med brott mot gällande regler om oljeutsläpp. Liknande problem finns på det internationella planet med bristande kompletterande konventioner. Som exempel kan nämnas ansvarighets- och fondkonventionerna, som syftar att komplettera varandra. Men även i samverkan erbjuder konventionerna inte tillräckligt mycket pengar för att täcka kostnaderna vid en större oljekatastrof. Konventionerna har många svagheter men har förvisso inneburit en avsevärd förbättring på området sedan deras tillkomst.

Konventionerna är i mångt och mycket ett resultat av att nationer tillsammans *reagerar* på olyckor. Kanske är det så, att tiden är mogen för att istället agera mer *proaktivt* – d.v.s. innan olyckan är ett faktum. På andra rättsområden, exempelvis handelsrätten, har det visat sig vara omöjligt att isolerat driva utvecklingen av regelverket framåt utan att inkorporera andra aspekter, såsom exempelvis miljö. Att verka för framsteg på internationella miljörättens område kan inte ses isolerat utan måste ske i samklang med de andra områden som berörs, t.ex. regler för internationell sjöfrakt, godshantering m.m. Att ge juridisk legitimitet till FN:s miljöprinciper och därmed göra dem starkare i juridisk mening och tolkning är ett arbete som bör stimuleras.

När parter inom flera olika områden samverkar nås ofta ett bättre resultat än om var och en söker egna lösningar. Även inom det internationella samfundet eventuellt ses över vilka möjligheter till samlade ansatser där finns, t.ex. ett bättre samordnande av insatser från Världsbanken, UNEP och IMO.

Frågan är om inte frivilliga avtal i vissa fall kan vara mer effektiva än konventioner. Exempelvis erbjöd TOVALOP ett snabbt, effektivt och enkelt sätt att reglera ersättningsanspråk vid oljeskada och verkade ha en större förebyggande effekt på utsläpp p.g.a. regeln om ersättning för förebyggande åtgärder innan utsläppet skett och att även tankers i ballast är inkluderade. TOVALOP hade många fördelar i jämförelse med CLC och kan sägas vara mer fördelaktig än denna. Däremot kan inte CRISTAL jämföras med fondkonventionen på samma fördelaktiga sätt. CRISTAL var sista instans och dess påverkan och bidrag på området var klart begränsad.

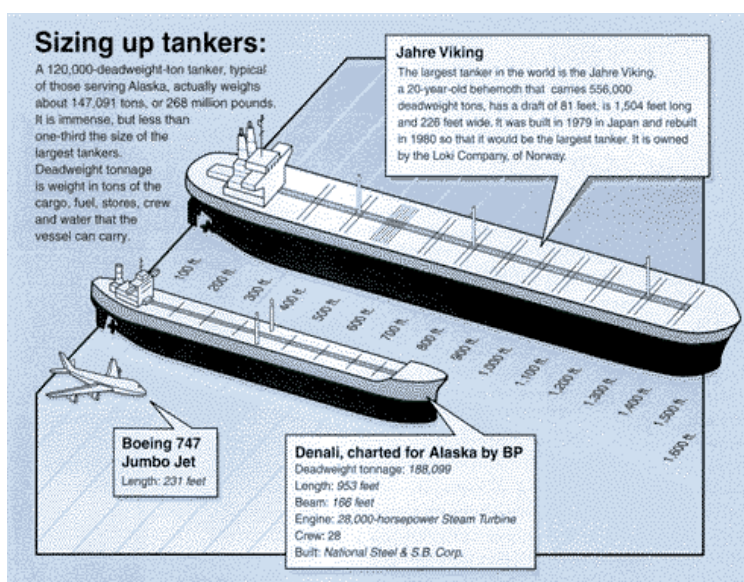
Fartygsteknik

Med dagens teknik skulle tankerflottan kunna moderniseras avsevärt och göras långt säkrare. Det kostar dock pengar varför andelen gamla och "farliga" fartyg fortfarande står för en stor del av oljetransporterna över haven.

Övergångsregler gör att krav på oljetankers konstruktion enligt lag inte behöver följas. Eftersom tankerflottan är relativt föråldrad får skärpta nya krav därmed ringa verkan. Man kan fundera över hur analyser och miljökonsekvensbedömningar har använts, eller inte använts, när nya regler har utformats och implementerats, och hur väl anpassade de är efter den rådande verkligheten.

Certifikat, som bevisar att fartyget är sjödueligt och har genomgått erforderliga besiktningar och kontroller, förfalskas. Äkta certifikat köps på svarta marknaden. Även om dessa problem kanske inte är så vida förekommande kan det räcka med att en olycka bland många orsakas av ett sådant kriminellt beteende. Kontrollinsatser behövs.

Tidigare mättes bruttodräktighet i registerton¹⁶⁸. Under 80-talet gick man över till en internationell dimensionsfri enhet för bruttodräktighet. Då internationella regler om fartygskrav ofta är förknippade med fartygets storlek kan nya enhetssystem skapa förvirring. Resultatet blir att regler kan misstolkas.



Fartygen har också blivit betydligt större än tidigare. Bilden intill från American Petroleum Institute/BP Exploration (Alaska) Inc. visar hur stor världens största tankers, Jahre Viking, är i förhållande till flygplan av typ Boeing 747 Jumbo Jet. Som tidigare nämnts anpassas inte konventionerna till fartygens storlek och utformande i tillräckligt snabb takt.

¹⁶⁸ 1 registerton = 100 kubikfot = 2,83 kubikmeter

Vid konstruktion av ett dubbelbottnat skrov¹⁶⁹ bildas ett säkerhetsutrymme i botten på fartyget. Utrymmet som är avsett att utgöra en säkerhetsmarginal vid kollision eller grundstötning måste underhållas. Utrymmet är därför utrustat som ett arbetsutrymme och har elektrisk belysning. Emellertid förekommer det att detta utrymme används som lastutrymme och också fylls med olja. I praktiken kan det liknas vid ett jättelikt lönnfack. Risken att oljan skall komma i kontakt med elektricitet medför naturligtvis en explosionsrisk. Därtill finns risken för oljeläckage.

Vid separeringsmetoden "Load on top" ombord på oljetankern¹⁷⁰ hamnar oljan i ett separat skikt. Ny olja skall lastas ovanpå, såsom framgår av metodens namn. Ingen olja är exakt den andra lik. Följden blir att två olika typer olja blandas. Detta accepteras inte av lastmottagaren varpå den ansvarige befälhavaren ser till att kvarlasten dumpas, förmodligen till havs. Mottagningsanläggningarna vid hamnarna är nämligen endast anpassade att ta emot oljeblandat vatten och inte ren olja. Därför får inte denna kvarlast lämnas i hamn.

På fartyg med dubbelbottnat skrov blir trycket ojämnt fördelat. Trycket på fartygets botten kommer endast från ett håll, nämligen från oljelasten. På enkelbottnat skrov blir trycket jämnare då även vattnet utgör ett tryck underifrån, och oljelasten ovanifrån. Ensidig belastning kan leda till sprickor i tanken. När tanken spricker läcker oljan ut i havet.

Ett problem är att mottagning av olja i hamnarna i praktiken inte sker såsom det var teoretiskt var tänkt när regeln infördes att inga extra avgifter skulle tas ut av svenska hamnar för mottagande av olja. När hamnen tagit emot oljehaltigt vatten skall oljan separeras från vattnet. Denna separeringsprocess är dyr. Tunga oljor, som har nästa samma täthet som vatten, är mer kostsamma att separera. Konsekvensen blir att hamnarna inte vill ta emot oljehaltigt vatten.

I en nödsituation till havs kan olja pumpas över från en oljetanker till en annan med den ordinarie pumpanordning som finns ombord. Detta kallas läktning till havs, men är inte helt problemfritt då det finns risker för kollision och antändning av oljegaser. Räddningsinsatser är således inte helt riskfria.

Av ekonomiska skäl eftersätts förnyelse och kontroll av utrustning och brister kan förekomma i såväl besättningens storlek som kompetens.

¹⁶⁹ Se ovan s 21.

¹⁷⁰ Se ovan s 21.

Vad är miljön värd?

Ett annat problem är att effekterna av den skada på miljön som oljeutsläppen orsakar inte enkelt låter sig mätas ekonomiskt. Miljön har inte tillmätts något ekonomiskt värde eftersom den inte kan värderas på marknaden. Fiskarna har inget värde förrän de är fångade och fåglarna inget värde förrän de är skjutna. Således kostar fortfarande inte själva nedsmutsningen av naturen något, den marina miljön och dess innevånare har ingen prislapp. Däremot kostar det att återställa naturen och reducera följderna av den miljöförstöring oljan orsakar och detta anser man vara berättigat, fast inom rimliga gränser. Därmed kan man förstås härleda någon form av prislapp på naturen. Det är dock ingen som tvingas betala för att ha orsakat en negativ effekt på miljön under många år eller kanske för oöverskådlig tid, vilket det ofta rör sig om.

På nationell nivå kan skattepolitiken förbättra den långsiktiga bilden. En större del av genererade skatteintäkter från olja kan reserveras för internationellt samarbete, ökade insatser för förebyggande åtgärder, saneringsfonder, förbättrade rutiner och kunskap inom förvaltning och forskning.

Miljöorganisationer synes vara särskilt aktiva vad det gäller utsläpp av olja från oljeplattformar. En global kampanj som syftade till att lyfta världens blickar till problemen kring utsläpp från fartyg skulle troligen få en positiv proaktiv effekt. Även om flera av de stora miljöorganisationerna och branschorganisationerna redan idag har inflytande i FN:s arbete kan en ökad samverkan mellan NGOs och de internationella organisationerna förmodligen enbart vara positivt.

Tankar om åtgärder

Nedan nämner jag i tio punkter några tankar om möjliga åtgärder som jag anser bör vara realistiska att förverkliga.

1. Bevisfrågan: Obligatoriska oljeprover tas på alla fartyg som lastar och lossar olja. Detta görs på ett metodiskt sätt. Det skulle kunna gå till så, att varje exportland och mottagningshamn tar oljeprov och registrerar alla uppgifter i ett internationellt dataregister.
2. Bevisfrågan: För oljeutsläpp skall omvänd bevisbörda gälla. Brott presumeras vid utsläpp.
3. Bevisfrågan: Med dagens teknik är det fullt möjligt att med små instrument, som mäter och registrerar förändringar i oljeflödet ombord på en oljetanker, kan stärka bevisföringen. Dessa mätare matar automatiskt in uppgifter i en slags "svart låda", liknande de som finns ombord på flygplan, som varje fartyg obligatoriskt utrustas med. Fartyget är sedan uppkopplat via satellit till Internet för sammanföring av de uppgifter som registreras. Fartyget kan via GPS (Global Positioning System) och telematikutrustning själv informera och larma en sambandscentral, utan att detta görs av en människa ombord. Information som fartyget sänder ifrån sig visar dess exakta position samt omedelbara larmsignaler om eventuellt utsläpp skulle inträffa, oavsett storlek.
4. Internationell larmbevakning: En internationell högsta instans för miljön bör införas. Denna följer alla fartygs inrapporterade uppgifter enligt de system som föreslagits ovan, exempelvis larmbevakning kopplad till nationella beredskaps- och räddningspatruller.
5. Effektivare konventioner: Den "internationella högsta instansen för miljön" ges mandat att se till att internationella konventioner och överenskomna regler efterlevs. Instansen kan få straff verkställda via den nation som berörs, vilket bör vara den nation där befälhavaren för oljetankern som släppt ut olja finns.
6. Ansvarfrågan: Strikt ansvar borde tillämpas varvid *en* ansvarig juridisk eller fysisk person kan identifieras som ytterst ansvarig för utsläppet och dess skada. Vem som är sekundärt ansvarig blir därmed också lättare att identifiera, eftersom ingen kommer att acceptera att ensam bära ansvaret.

Den utpekade ansvarige kommer själv att söka utverka ansvar från andra som varit involverade i utsläppet. En sundare självreglering uppstår på så sätt i och riskspridningen kommer att återspeglas i marknadspriserna på varor och tjänster i hela oljebranschen.

7. Ansvarsfrågan: Straffrättsligt ansvar bör kunna utmätas i alla nationer, så att fängelse eller böter kan åläggas befälhavaren. För rättssäkerhetens skull kan dock inte ett strikt straffrättsligt ansvar utmätas utan att regelrätta straffrättsliga processer initieras. Det bör presumeras att befälhavaren är ansvarig. Strikt ekonomiskt ansvar bör dock kunna åläggas befälhavaren. Konventioner som reglerar ekonomiskt ansvar tillämpas parallellt.
 8. Ekonomiskt incitament: Det kostar för lite idag att äventyra och skada miljön. Delvis är detta ett resultat av att den ekonomiska påföljden endast står i relation till ekonomiska förluster. Jag förordar att en ekonomisk sanktion, i form av en internationellt accepterad miljökostnad, införs. Denna miljökostnad skulle kunna vara ett fast belopp eller beräknas enligt en internationell överenskommen formel. Miljöeffekten av utsläppet bör därmed också kunna beaktas i de påföljder som åläggs.
 9. Hamnarnas ansvar: Att hamnarna anser att de inte får reell ersättning för mottagning av olja hamnarna bör enkelt kunna lösas.
 10. Skärpt kontroll: Kontrollapparaten av fartygstrafiken och oljehanteringen vid hamnarna bör stärkas. En sådan kontrollapparat kräver förstås stora ekonomiska resurser. Det måste finnas tillräckligt med resurser hos kustbevakning mm för att se till att reglerna efterföljs. Då oljan används av så gott som världens alla nationer men endast en del tar emot fartygstransporter vore det rimligt att alla är med och bidrar till kontrollen. Den skärpta kontrollen bör även omfatta fartygssäkerheten.
-

Käll- och litteraturförteckning

Litteratur

Abecassis, D W: Oil Pollution from Ships, Stevens, London 1985.

Archer, L J: Oil Tankers & Pollution Laws, Oxford Institute for Energy Studies, Oxford 1996.

Chao, W: Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, Kluwer Law, London 1995.

Birnie, B: International Law and the Environment, Oxford 1992.

Ebbesson, J: Internationell Miljörätt, Iustus, Uppsala 2000.

Ebbesson, J: Nature Conservation in the Baltic Sea Area. Rules and Procedures of International Law for Protecting Off-Shore Areas. Rapport från Världsnaturfonden WWF Nr. 3:97. Stockholm 1997.

Forsman B, Höglund O: Oljeutsläpp till sjöss, Ingenjörsläroverket 1982.

Klausen R: Maritimt oljesøl og erstatningsvern, Universitetet i Bergen 1998.

Svensk Energiförsörjning: Utsläpp av olja. Miljöfakta. Oktober 1998.

Offentliga tryck och årsredovisningar

Ds 1994:120. Justitiedepartementet, Ändrade regler om ansvarigheten för oljeskador till sjöss.

Lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagen olja.

OPEC: Annual Statistical Bulletin 1999, Wien 2000.

Prop. 199/2000:133. Genomförande av Östersjöstrategin.

SOU 1990:15. Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss.

SOU 1998:158. Att komma åt oljeutsläppen ("Oljeutsläppsutredningen").

Sjöfartsverket: Redovisning av regeringsuppdrag avseende förhindrande av oljeutsläpp från fartyg m.m. 1999-09-28.

Sjöfartsverket: Yttrande över betänkandet av Oljeutsläppsutredningen (SOU 1998:158), 1999-05-07.

Lagar och förordningar

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

Förordningen (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

Förordning (1996:11) om ikraftträdande av lagen (1995:1081) om ändring i sjölagen (1994:1009).

Förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009).

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

Lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon.

Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1985:19 och senare).

Konventioner och frivilliga avtal

1954 International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, OILPOL.

1960 International Convention for the Safety of Life at Sea (and 1974).

1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)
(1976 års ändringsprotokoll och 1992 års ändringsprotokoll)

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

1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage,

1972/76 Global Dumping Convention.

73/78 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL
1992 Amendments to MARPOL.

1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC).

1972 International Regulation for Preventing Collisions at Sea.

1974 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea

1982 UN Convention on the Law of the Sea (1982 UNCLOS).

1990 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation

1992 The Convention on Biologic Diversity (CBD)

1996 The Protocol to the London Convention 1972.

Frivilliga avtal

TOVALOP, Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.

CRISTAL, Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability of Oil Pollution.

Internet

www.acops.org

(ACOPS, Advisory Committee on Protection of the Sea)

www.afsc.noaa.gov

(Alaska Fisheries Science Center, Auke Bay Laboratory)

www.api.org

(American Petroleum Institute)

www.biodiv.org

(Convention on Biological Diversity)

www.bp.com/centres/energy/world_stat_rev/oil/reserves.asp

(BP)

www.ciel.org

(the Center for International Environmental Law)

www.ciesin.org

(Center for International Earth Science Information Network, at Columbia University)

www.exxon.com

(Exxon Corporation)

www.iea.org

(International Energy Agency)

www.imo.org

(IMO, International Maritime Organization)

www.intertanko.com

(INTERTANKO, the International Association of Independent Tanker Owners)

www.iopcfund.org

(The International Oil Pollution Compensation Fund)

www.ipieca.org

(International Petroleum Industry Environmental Conservation Association)

www.itopf.com

(ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation Limited)

www.kustbevakningen.se

(Kustbevakningen)

www.ocimf.com

(OCIMF, Oil Companies International Forum)

www.oecd.org

(OECD, Organization for Economic Co-operation and Development)

www.oilspill.state.ak.us

(Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council)

www.opec.org

(OPEC, Organization of the Petroleum Exporting Exporters)

www.seattletimes.com

(Seattle Times)

www.sjofartsverket.se

(Sjöfartsverket)

www.un.org

(UN, United Nations)

www.unep.org

(UNEP, United Nations Environment Programme)

www.worldbank.org

(WB, the World Bank Group)

Etermedia och tidskrifter

SVT: Uppdrag granskning, Smygande miljökatastrof, 4/4 2001.

Sveriges Ornitologiska Förening: Vår Fågelvärld, 3/2001.

Bilder

Samtliga bilder är hämtade från Internet på de webbplatser som nämns ovan, samt Northwest Photoworks och OSPAR – the Protection of the Marine Environment for the North-East Atlantic.