



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Petra Bäckwall

Ansvar vid olagliga oljeutsläpp från fartyg

Examensarbete
20 poäng

Handledare
Annika Nilsson

Miljö rätt

VT 2005

Innehåll

FÖRKORTNINGAR	1
SAMMANFATTNING	2
1 INLEDNING	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Syfte	3
1.3 Avgränsningar	3
1.4 Metod och material	4
1.5 Disposition	5
2 INTRODUKTION	6
3 LAGSTIFTNING	8
3.1 Internationell lagstiftning	8
3.1.1 MARPOL-konventionen	8
3.1.2 Havsrättskonventionen	9
3.1.3 EU:s regleringar	11
3.2 Svensk lagstiftning	12
3.2.1 Vattenföroreningslagen m.fl.	12
3.2.2 Sanktionerade regler	14
3.2.3 Totalförbud mot oljeutsläpp	15
3.3 Diskussion	16
4 ANSVARIGHET I TEORIN	18
4.1 Fysiska personers ansvarighet	18
4.1.1 Ansvar för befäl ombord	18
4.1.2 Befälhavarens ansvar	18
4.1.3 Ägares och redares ansvar	19
4.1.4 Delegation	21
4.2 Juridiska personers ansvarighet	22
4.2.1 Inledning	22
4.2.2 Juridiska personers straffansvar	22

4.3	Sanktioner	23
4.3.1	Vattenföroreningsavgift	23
4.3.2	Förverkande	24
4.3.3	Företagsbot	25
4.4	Diskussion	25
5	ANSVARIGHET I PRAKTIKEN	30
5.1	Bevismöjligheter	30
5.1.1	Beslag och husrannsakan	30
5.1.2	Oljeprov	31
5.1.3	Teknisk bevissäkring	31
5.1.3.1	Visuell observation	31
5.1.3.2	”Back-tracking”	32
5.1.3.3	Sidspanande radar	32
5.1.3.4	Infraröd/ultraviolet scanner	32
5.1.3.5	Lågljus-TV-kameror och ultralågljussystem	33
5.1.3.6	Laserflourosensor	33
5.2	Ansvariga myndigheter	33
5.2.1	Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen	33
5.2.2	Kustbevakningen	34
5.2.3	Åklagarmyndigheten	35
5.2.4	Polisen	35
5.2.5	Statens räddningsverk	35
5.3	Domar	36
5.3.1	Överklagande av vattenföroreningsavgift	36
5.3.2	Brott mot vattenföroreningslagen	37
5.3.2.1	Fall 1	37
5.3.2.2	Fall 2	38
5.3.2.3	Fall 3	39
5.3.2.4	Fall 4	39
5.3.3	Statistik	40
6	DISKUSSION OCH ANALYS	42
	KÄLLFÖRTECKNING	43
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	47

Förkortningar

BegränsningsL	Lag om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg (1996:517)
BrB	Brottsbalk (1962:700)
BRÅ	Brottsförebyggande Rådet
COFR	Certificate of Financial Responsibility
EKMR	Europeiska konventionen d. 4 nov. 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna
Dir.	Direktiv
IMO	International Maritime Organization (Internationella Sjöfartsorganisationen)
ISM-koden	International Safety Management Code (Internationella säkerhetsorganisationskoden)
LKP	Lag (1987:259) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning
MARPOL	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg)
MB	Miljöbalk (1998:808)
PPM	Parts per million
Prop.	Proposition
RB	Rättegångsbalk (1942:740)
SIMSA	Scandinavian Independent Marine Surveyor's Association
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
SKL	Statens Kriminaltekniska Laboratorium
SOU	Statens offentliga utredningar
SPI	Svenska Petroleuminstitutet
SvJT	Svensk Juristtidning
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (FN:s Havsrättskonvention)
VlF	Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg
VlL	Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Sammanfattning

Transporterna av olja ger sjöfarten problem p.g.a. den mängd olagliga oljeutsläpp som sker. Utsläpp kan naturligtvis ske genom olyckor, men sker också med avsikt. Vanligt förekommande är att ett fartygs oljetankar töms och rengörs ute till havs i stället för att oljan lämnas på mottagningsstationer i hamnarna.

Denna uppsats tar inte upp hur man kan komma tillrätta med oljeutsläppen genom att förbättra fartygens konstruktioner etc. Inriktningen är i stället vilket straffansvar som råder för de människor som arbetar med och på fartygen. Har ett olagligt oljeutsläpp skett från ett fartyg skall den dömas som släppt ut oljan. Ofta är det dock ett problem att finna denna person, exempelvis p.g.a. otydliga delegeringar. Finner man att ansvaret ligger hos en juridisk person måste det utrönas vem som bär ansvaret inom denna juridiska person. Leder brottet till åtal och fällande dom resulterar det ofta i dagsböter – av de domar jag läst är det ingen som lett till fängelse. Lagstiftningen har dock skärpts, bl.a. genom att befälhavarens ansvar utvidgats. Men det kostar mycket pengar för fartyg att ligga i hamn för att rengöra sina oljetankar – inte själva rengöringskostnaden som sådan, utan kostnaderna för att ligga i hamn i stället för att frakta olja. Idag verkar tyvärr pengarna styra mer än miljöansvaret.

Transporterna av olja i världen fortsätter att öka och väntas bli intensiva framför allt från länderna i öst. Många tankfartyg från dessa länder är gamla och dessutom enkelskroviga. De måste också fara igenom Östersjön, ett hav som är mycket känsligt för föroreningar och med många smala passager. Kombinationen icke sjövärdiga fartyg och Östersjön är som gjord för oljeutsläpp p.g.a. sammanstötningar. Det är dessutom dyrt att bygga nya dubbelskroviga fartyg och därför används de gamla enkelskroviga så länge det går. Tidsmässigt kostar det också mycket pengar att ligga i hamn för att rengöra tankarna, och i stället släpps oljan ut i havet när man är på väg till en ny destination. Arbete pågår dock för att begränsa olagliga oljeutsläpp. Rent tekniskt talas det bl.a. om utfasning av de enkelskroviga fartygen och utrustning på fartygen som gör att deras rutter kan kontrolleras vid eventuella oljeutsläpp. Arbetet bedrivs på många håll – Danmark och Finland har infört totalförbud mot oljeutsläpp, i USA får en fartygsägare betala för saneringen av den olja hans fartyg släppt ut, inom EU bedrivs arbete för att bl.a. göra oljetransporterna säkrare och i Sverige har lagstiftningen setts över och förändringar vidtagits.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Mitt intresse för problematiken kring oljeutsläpp från fartyg uppkom när jag läste en kurs om förorening av marin miljö. Det är dessutom ett viktigt och mycket angeläget ämne. Ett stort grundläggande problem är enligt min mening att alla anser sig ha rätt till havet. Det är en bra plats att dumpa avfall och oljerester i och ”det man inte kan se, tar man ingen skada av”. Dessutom tar det lång tid innan det flyter i land. Väl där är det ingen som vet vilket fartyg det kommit från. Upptäcktsrisken är med andra ord låg. Dessutom är ju haven så stora att lite avfall och olja kan väl inte skada?

1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka och utreda fysiska och juridiska personers ansvarighet vid olagliga oljeutsläpp från fartyg. Olagliga oljeutsläpp ansågs utgöra ett så stort problem, att regeringen 1996 tillsatte en utredning - Oljeutsläppsutredningen. Dess uppgift var att se över den lagstiftning som fanns beträffande ingripanden vid oljeutsläpp samt komma med förslag för att sådana ingripanden skulle bli effektivare. År 1998 kom Oljeutsläppsutredningens betänkande ”Att komma åt oljeutsläppen” och den följdes år 2001 av propositionen ”Åtgärder mot förorening från fartyg”. I diskuterades bl.a. ett utvidgat ansvar för befälhavaren vid oljeutsläpp från fartyg. Så hur ser dagens svenska lagstiftning på området ut? Går det att finna en straffansvarig person? Finns det några problem med ansvarsfördelningen? Hur ser olika personers ansvar ut? Vilka bevismöjligheter finns för att styrka att ett oljeutsläpp skett? Är dagsböterna som den straffansvarige döms till tillräckligt höga för att han inte skall släppa ut olja ytterligare en gång?

1.3 Avgränsningar

Uppsatsen är begränsad till svensk jurisdiktion, och jag kommer således inte att ta upp frågor som rör möjligheterna att ställa utländska fartygs besättningar inför ansvar enligt svensk lag. Jag kommer inte heller att ta upp andra länders regleringar om olagliga oljeutsläpp eller hur andra länder har agerat i frågor som svenska myndigheter diskuterar. En del internationella konventioner och överenskommelser kommer dock att nämnas, t.ex. havsrättskonventionen som är grundläggande för svensk sjölagstiftning.

Jag har genomgående valt att benämna befälhavare, redare, ägare etc. med ”honom” i stället för ”honom eller henne”.

Beträffande sanktioner har jag begränsat mig till de straffrättsliga – vattenföreningssavgift, förverkande och företagsbot, och således inte tagit med skadeståndsrättsliga aspekter.

Tillsynsfrågor, frågor om fartygs konstruktion nämns i diskussionsavsnitten då de också spelar stor roll för oljeutsläppsproblematiken, men i övrigt tas dessa frågor inte upp i uppsatsen, utan den riktar som sagt in sig på lagstiftningen och frågor som blir aktuella på det området.

1.4 Metod och material

Uppsatsen bygger delvis på traditionell juridisk metod då jag studerat lagtext, förarbeten, doktrin och remissvar. Jag har också talat med personer på Kustbevakningen, Brottsförebyggande rådet och Riksåklagarens kansli. Som nämndes i avsnitt 1.2 kom Oljeutsläppsutredningen 1998 med ett betänkande (SOU 1998:158) om hur man på bästa sätt skulle kunna komma åt oljeutsläppen. I betänkandet tas upp svensk och internationell lagstiftning, sanktioner vid oljeutsläpp, problematiken vid oljeutsläpp etc. Denna utredning har varit till mycket god hjälp, då den har en sådan vid omfattning. I uppsatsen förekommer också rättsfall. Åklagarmyndigheten har en mycket bra hemsida där det kortfattat redogörs för domar i miljömål, och då även domar i vattenföreningssmål. Sammanfattningarna räckte dock inte till alla gånger, varför jag kontaktat tingsrätter och hovrätter och beställt aktuella domar. I doktrin finns inte så mycket skrivet om just oljeutsläpp i kombination med ansvarsfrågorna. Däremot finns det mycket att läsa om juridiska personers ansvarighet. I denna fråga har Sverker Jönssons bok *Straffansvar och modern brottslighet, en idékritisk studie av straffansvar för juridiska personer* varit en stor inspirationskälla. Jag har också fått god hjälp av anställda på Kustbevakningen som svarat på mina frågor. Jag har även använt mig av Internet.

Statistik finns med i uppsatsen för att bl.a. visa på upplärningsandelen av anmälda brott. Statistiken har dock varit svårt att få tag på. Åklagarmyndigheten har varit till stor hjälp och skickat mig uppgifter som jag haft nytta av. Domstolsverket hade ingen statistik av den sort jag var intresserad av och de, liksom Statistiska Centralbyrån, hänvisade till Brottsförebyggande Rådet (BRÅ). Här var man mycket hjälpsam och BRÅ har också en bra hemsida där man kan finna många olika sorters brottsstatistik. Vattenföreningsslagen är dock en förhållandevis lite använd lag och dess representation i statistiken blir därefter. Den finns specificerad sedan 2000. Dessförinnan fanns den inbakad i gruppen ”ej kategoriserade brott”. Jag har dock fått god hjälp av personal på Brottsförebyggande Rådet som har letat fram den statistik de har gällande olagliga oljeutsläpp från fartyg och de har också hjälpt mig att tolka den.

Viss doktrin i uppsatsen har ett miljörättsligt perspektiv (Clark). Annan doktrin har sitt ursprung i andra juridiska områden som internationell rätt och folkrätt (Malanczuk) och straffrätt (Jareborg och Thornstedt).

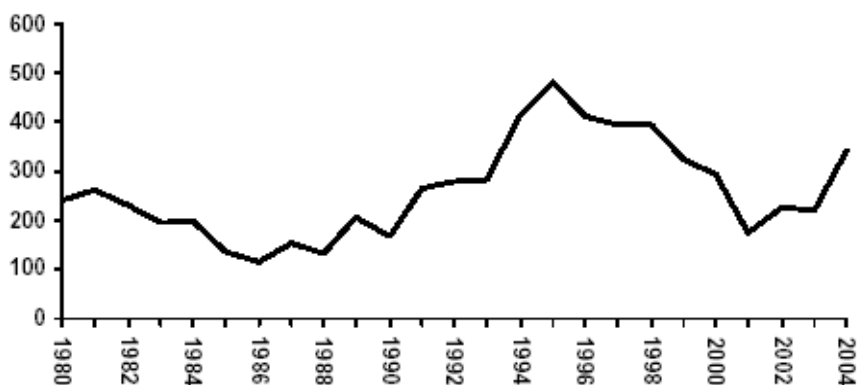
Utifrån mitt material har jag studerat problematiken med att belägga en person med straffansvar efter ett olagligt oljeutsläpp, och därefter lagt fram mina analys och mina slutsatser.

1.5 Disposition

Efter inledningen följer i kapitel två en introduktion. Denna tar kort upp oljeproducenters- och konsumenters hemvister, statistik över oljeutsläpp, orsaker till oljeutsläpp, var de sker och dess kostnader samt vid vilka tillfällen ett oljeutsläpp kan vara tillåtet. Kapitel tre tar upp svensk och internationell lagstiftning som är aktuell beträffande olagliga oljeutsläpp, bl.a. vattenföreningenslagen, MARPOL-konventionen, havsrättskonventionen samt EU:s regleringar. Sanktionerade regler i svensk rätt finns med och förslaget om ett totalförbud mot oljeutsläpp diskuteras. En diskussion avslutar kapitlet. I kapitel fyra tas ansvarighetsfrågorna upp, och kapitlet är uppdelat på fysiska och juridiska personers ansvarighet samt sanktioner. Under fysiska personers ansvarighet tas befäls, befälhavares samt redarens och ägarens ansvar upp. Därefter följer ett avsnitt om juridiska personers ansvar. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om sanktioner – vattenföreningensavgift, förverkande och företagsbot samt en diskussion. Då kapitel fyra tar upp ansvarigheten i teorin tar kapitel fem tar upp ansvarigheten i praktiken. Det inleds med möjligheterna till bevisning genom exempelvis beslag, husrannsakan, oljeprov etc. Därefter följer ett avsnitt om ansvariga myndigheter och kapitlet avslutas med ett antal domar för att exemplifiera verkligheten samt lite statistik. Uppsatsen avslutas med en diskussion och analys.

2 Introduktion

Den överlägset största exportören av råolja år 2003 var Mellanöstern. Cirka 950 miljoner ton olja skeppades iväg därifrån det året. Övriga stora exportörer var forna Sovjetunionen, Västafrika, Syd- och Centralamerika, Nordafrika och Mexico. De stora oljekonsumenterna finns dock i andra delar av världen. USA importerade drygt 600 miljoner ton olja 2003 och Europa låg inte långt därefter. Asien är också en stor konsument av olja, liksom Kina och Kanada.¹ Detta scenario gör oss oerhört beroende av världens tankfartygsflotta. Men att dessa transporter kan få negativa konsekvenser har väl knappast undgått någon. Både fartygsolyckor och olovliga utsläpp kan leda till stora skador på miljön. Stränder smutsas ner, fåglar dör, fiskar dör, bottenlevande organismer dör etc. Listan kan göras lång. I svenska havsområden har antalet olagliga oljeutsläpp från början på 1970-talet fram tills idag pendlat kraftigt. Som synes i diagrammet nedan² har de rapporterade utsläppen varierat mellan 116 stycken (1986) och upp till 482 stycken (1995), och år 2003 rapporterades 207 illegala oljeutsläpp.



Totala antalet upptäckta oljeutsläpp per år.

Stigande antal upptäckta oljeutsläpp under åren behöver inte bero på en faktisk ökning, utan kan ha sin orsak i att fler oljeutsläpp anmäls eller på att Kustbevakningens övervakning blivit bättre. Nedgångar kan orsakas av att fartygen allt mer lämnar oljerester på mottagningsanläggningarna, på ökad upplysning och en större medvetenhet om vilka skador oljeutsläpp faktiskt orsakar. Men de rapporterade utsläppen är troligtvis inte de enda. Det finns ett stort mörkertal och de faktiska utsläppen kan vara dubbelt så många som de rapporterade.³

¹ Sjöfartens bok 2005, s. 32f.

² http://www.kustbevakningen.se/intrainfoext/KbvHemsida/Rapporter_statistik/inooljeuts12004.pdf 2004-04-12.

³ <http://www.naturvardsverket.se/dokument/fororen/olja/oljedok/kbv.html> 2005-01-20.

Oljeutsläpp från fartyg brukar delas upp i operationella utsläpp och utsläpp på grund av olyckor. Oljeutsläpp på grund av olyckor kan exempelvis bero på kollisioner med annat fartyg eller grundstötningar. Operationella utsläpp har att göra med fartygets normala drift. Sådana utsläpp kan ske när olja lastas och tankarna överfylls på grund av bristande tillsyn, när utrustningen hanterats fel eller när lasttankarna rengörs och spolvatten som innehåller oljerester släpps ut i havet. En del av utsläppen är inte avsiktliga, andra är det.⁴ Bakom avsiktliga utsläpp ligger ofta ekonomiska orsaker – det är helt enkelt billigare, och enklare, att släppa ut oljan i havet än att ligga i hamn och där lämna oljan till en mottagningsstation.⁵ En stor del av oljeutsläppen i svenska vatten sker längs de stora fartygsstråken, dvs. längs väst- och sydkusten samt söder om Öland och öster om Gotland, vilket indikerar att många utsläpp sker vid passage av den svenska ansvarszonen, när fartygen är på väg till eller från hamnar utanför Sverige.⁶

Oljeutsläpp är tillåtna om det är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss. De kan också vara tillåtna om utsläppet beror på en skada på fartyget eller dess utrustning och om det på alla vis gjorts försök att begränsa utsläppet. Har ägare till ett fartyg eller befälhavaren inte släppt ut olja avsiktligt eller av vårdslöshet och utan kännedom om att en skada troligen skulle bli följden kan oljeutsläpp anses tillåtet, dvs. de går fria från ansvar. Oljeutsläpp kan också tillåtas om det är ett utsläpp av ämnen som innehåller olja och Kustbevakningen eller kommunen, i syfte att bekämpa annat oljeutsläpp, släpper ut oljan.⁷

⁴ SOU 1998:158, s. 104.

⁵ Prop. 2000/01:139, s. 40.

⁶ http://www.kustbevakningen.se/intrainfoext/kbvhemside/rapporter_statistik/infooljeutsl2000.htm 2005-01-20.

⁷ 2 kap. 10 §, SJÖFS 1985:19.

3 Lagstiftning

3.1 Internationell lagstiftning

3.1.1 MARPOL-konventionen

Den svenska sjölagstiftningen bygger till stor del på *MARPOL-konventionen*,⁸ som är en FN-konvention framförhandlad inom FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO).⁹ Den tillkom eftersom antalet fartygstransporter av olja ökade kraftigt och tankfartygen som användes blev allt större.¹⁰ Syftet med konventionen är att förebygga, och slutligen stoppa, oljeföroreningarna av den marina miljön samt att minska oavsiktliga oljeutsläpp.¹¹ Konventionen består av två fördrag vilka antogs 1973 och 1978. Eftersom 1973 års konvention inte trädde i kraft uppgick denna i 1978 års protokoll. Detta, samt bilagor, trädde slutligen i kraft 1983.¹² I svensk rätt har MARPOL-konventionen implementerats genom VifL och dess förordning samt Sjöfartsverkets författningssamling.¹³

Konventionen reglerar bl.a. föroreningar från olja, men också andra föroreningar som kan skada havet, t.ex. kemikalier och avlopp.¹⁴ Vilken utrustning som skall finnas ombord för att säkra att utsläpp inte sker, exempelvis utrustning för rengöring av lasttankar, övervaknings- och kontrollsystem som kontrollerar eventuella oljeutsläpp, regleras också i konventionen.¹⁵

Skydd mot oljeföroreningar finns upptaget i annex I.¹⁶ Huvudregeln är att oljeutsläpp i princip är förbjudna.¹⁷ Vad som undantagsvis får släppas ut och mängden av detta styrs av hur känsliga olika havsområden är ur ekologisk synvinkel. Ett havsområde som har speciella ekologiska förhållanden kan enligt MARPOL klassificeras som ett s.k. specialområde. En oljetanker som inte är inom ett specialområde samt mer än 50 nautiska mil¹⁸ från land får släppa ut begränsade mängder olja.¹⁹ Fartyg som inte är

⁸ The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och dess ändringsprotokoll från 1978), vanligtvis benämnd MARPOL 1973/78.

⁹ <http://www.naturvardsverket.se/index.php3?main=/dokument/lagar/konvent/vatten/vattdok/marpol.htm> 2005-04-22.

¹⁰ Prop. 2000/01:139, s. 49.

¹¹ Preamblel och art. 1 MARPOL-konventionen.

¹² http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258 2005-03-17.

¹³ SOU 1998:158, s. 132.

¹⁴ Annex II och IV, MARPOL-konventionen.

¹⁵ Annex I regel 15, MARPOL-konventionen.

¹⁶ Rubrik annex I, MARPOL-konventionen.

¹⁷ Annex I regel 9.1, MARPOL-konventionen.

¹⁸ 1 nautisk mil = 1852m.

¹⁹ Annex I regel 9.1, MARPOL-konventionen.

oljetankers och som har en bruttodräktighet om 400 ton eller mer, som befinner sig mer än 12 nautiska mil från land men inte inom ett specialområde, får också släppa ut begränsade mängder olja om oljehalten i utsläppet inte överstiger 100 ppm.²⁰ Befinner sig fartyget inom ett specialområde, exempelvis Östersjön,²¹ gäller dock särskilt stränga regler. Utsläpp kan tillåtas om fartyget har en bruttodräktighet under 400 ton (dock ej oljetankers) och om oljeinnehållet i utsläppet understiger 15 ppm (en oljehalt som enligt utförda undersökningar inte kan observeras visuellt).²² Oljeavfall, smutsigt ballastvatten och vatten som oljetankarna rengjorts med får inte släppas ut i havet utan skall lämnas till mottagningsstationer i hamn.²³ Reglerna i konventionen skall inte tillämpas på utsläpp av ren eller segregerad ballast (dvs. rent vatten som använts som ballast i ballasttankarna och som släpps ut i havet när ballasttankarna töms).²⁴ Undantag till ovanstående regler kan endast bli aktuella vid en nödsituation eller olyckshändelse under förutsättning att alla försiktighetsåtgärder har vidtagits och ägaren eller befälhavaren inte agerat uppsåtligt.²⁵

Länder anslutna till konventionen skall samarbeta med varandra för att upptäcka överträdelser och för att se till att bestämmelserna i konventionen följs.²⁶

3.1.2 Havsrättskonventionen

*FN: s Havsrättskonvention*²⁷ trädde i kraft 1994 och ratificerades av Sverige 1996. Konventionen är mycket omfattande och täcker de flesta sidor av havens och havsbottens användning i fredstid. Den innehåller bl.a. regler om havets indelning i olika vattenområden, vilken jurisdiktion staterna har över dessa områden, skyddet för den marina miljön,²⁸ rätten till oskadlig genomfart, kustlösa staters rätt till tillträde till havet, marin forskning etc.²⁹ Endast stater som är anslutna till konventionen är bundna till den, och det är inte tillåtet för en stat att reservera sig gentemot enskilda artiklar. De flesta stater tillämpar konventionen i praktiken, men den är bindande för alla stater i de konventionsdelar som har ställning av folkrättslig sedvanerätt.³⁰ Sedvanerätten gäller bland annat de delar av konventionen som rör inre vatten,³¹ den angränsande zonen och den exklusiva ekonomiska zonen.³²

²⁰ Annex I regel 9.1b, MARPOL-konventionen.

²¹ Annex I regel 10.1b, MARPOL-konventionen.

²² Annex I regel 10.3a, MARPOL-konventionen.

²³ Annex I regel 10.2b, MARPOL-konventionen.

²⁴ Annex I regel 10.4, MARPOL-konventionen.

²⁵ Annex I regel 11, MARPOL-konventionen.

²⁶ Art. 6.1, MARPOL-konventionen.

²⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS.

²⁸ Prop. 2000/01:139, s. 46.

²⁹ <http://www.naturvardsverket.se/index.php3?main=/dokument/lagar/konvent/vatten/vattdok/havsratt.htm> 2005-04-22.

³⁰ Prop. 2000/01:139, s. 46.

³¹ Malanczuk, Peter, *Modern introduction to international law*, s. 175.

³² Malanczuk, a.a., s. 183.

Beträffande sjörettens nationella och internationella regler godtas de ur folkrättslig synvinkel så länge de inte strider mot havsrättskonventionen.³³

Staterna skall skydda och bevara den marina miljön.³⁴ De åtgärder skall vidtas som behövs för att förhindra, minska och kontrollera föroreningar av den marina miljön oavsett vilken källa det kommer från.³⁵ Vad gäller föroreningar från fartyg skall åtgärder framför allt vidtas för att förhindra olyckor och för att hantera olyckor om de inträffar.³⁶ Det finns två saker som reglerar när en stat har rätt att ingripa mot ett fartyg som olagligen släppt ut olja. Dels hamnstats- och kuststatsjurisdiktionen och dels var någonstans utsläppet inträffade. Hamnstatsjurisdiktionen innebär att en stat har full jurisdiktion över sina hamnar och kuststatsjurisdiktionen innebär att en kuststat har jurisdiktion över sitt territorialhav.

Var oljeutsläppet inträffade spelar roll p.g.a. att Havsrättskonventionen indelar havet i olika vattenområden. Inom dessa områden har en kuststat olika mycket jurisdiktion. En stats *inre vatten* sträcker sig från land och ut till den s.k. baslinjen. Denna baslinje utgörs oftast av lågvattenlinjen utmed statens kust.³⁷ Finns det inte något tidvatten är baslinjen identisk med kustremsan. Om kusten är mycket oregelbunden dras baslinjen genom lämpliga punkter utmed lågvattenlinjens yttersta sträckning mot havet.³⁸ Utanför det inre vattnet ligger *territorialhavet*. Detta får sträcka sig högst tolv nautiska mil³⁹ ut från land räknat från baslinjen.⁴⁰ Efter territorialhavet har en stat rätt till en *angränsande zon* på högst tjugofyra nautiska mil⁴¹ från baslinjen räknat.⁴² Kuststaten har även rätt att inrätta en *exklusiv ekonomisk zon*. Den får dock inte sträcka sig längre än tvåhundra nautiska mil⁴³ från baslinjen.⁴⁴ Det *fria havet* är den del av havet som ligger utanför territorialhavet och, i förekommande fall, den ekonomiska zonen.⁴⁵

Har ett utländskt fartyg släppt ut olja på inre vatten och fortfarande befinner sig på detta inre vatten är kuststatens rätt att ingripa obegränsad⁴⁶ eftersom en stat har full suveränitet över sitt inre vatten.⁴⁷ Har fartyget hunnit ut på territorialhavet har staten ändå rätt till straffrättslig jurisdiktion om fartyget lämnat inre vatten⁴⁸ då en kuststat har jurisdiktion över sitt territorialhav,

³³ Prop. 2000/01:139, s. 44.

³⁴ Art. 192 Havsrättskonventionen.

³⁵ Art. 194.1 Havsrättskonventionen.

³⁶ Art. 194.3.b Havsrättskonventionen.

³⁷ Art. 5 Havsrättskonventionen.

³⁸ Art. 7.2 Havsrättskonventionen.

³⁹ Drygt 2,2 mil.

⁴⁰ Art. 3 Havsrättskonventionen.

⁴¹ Cirka 4,5 mil.

⁴² Art. 33.2 Havsrättskonventionen.

⁴³ Cirka 37 mil.

⁴⁴ Art. 57 Havsrättskonventionen.

⁴⁵ Art. 86 Havsrättskonventionen.

⁴⁶ SOU 1998:158, s. 226.

⁴⁷ Art. 2.1 Havsrättskonventionen.

⁴⁸ Art. 27.2 Havsrättskonventionen.

s.k. kuststatsjurisdiktion.⁴⁹ Denna jurisdiktion får dock inte innebära att utländska fartyg nekas rätt till oskadlig genomfart.⁵⁰ Men för att bevara kuststatens miljö eller för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar får staten anta lagar och andra författningar som gäller även den oskadliga genomfarten.⁵¹ Om olja uppsåtligt släpps ut i territorialhavet och orsakar allvarliga skador ses inte genomfarten som oskadlig. I ett sådant fall kan straffrättslig jurisdiktion utövas och fartygets genomfart avbrytas.⁵²

I den angränsande zonen har kuststaten rätt att utöva kontroll för att hindra och bestraffa brott mot lagar och författningar rörande tullar, skatter, immigration eller hälsoskydd som begåtts inom dess territorium eller territorialhav.⁵³ En kuststat har dock ingen möjlighet att ingripa mot oljeutsläpp med hjälp av regleringarna för den angränsande zonen då dessa inte innefattar några miljöbestämmelser.⁵⁴

Beträffande den ekonomiska zonen är kuststatens jurisdiktion i det närmaste ett undantag. Havsrättskonventionen ger dock staterna möjlighet till en viss begränsad jurisdiktion.⁵⁵ Kuststaten har bl.a. vissa suveräna rättigheter, exempelvis rätt att utfärda lagar och andra författningar för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg i den ekonomiska zonen. Rätten att ingripa mot utländska fartyg p.g.a. överträdelser av lagstiftningen är däremot inskränkt.⁵⁶ Men den ekonomiska zonen är i flera avseenden internationell och således gäller i princip rätten till fri sjöfart.⁵⁷

Beträffande det fria havet får detta enligt havsrättskonventionen och allmän folkrätt utnyttjas för sjöfart av alla nationer och ingen stat får lägga någon del av detta fria hav under sin överhöghet. Detta innebär att en stat generellt sett inte kan utöva makt över en annan stats fartyg som befinner sig på det fria havet.⁵⁸

3.1.3 EU:s regleringar

Sjötransporter ingår i EU:s transportpolitik och arbete pågår för att komma till rätta med bl.a. föroreningar från fartyg. 1993 antogs ett direktiv om *"minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods"*.⁵⁹ Enligt detta direktiv skall bl.a. den fartygsansvarige lämna upplysningar om exempelvis fartygets namn, nationalitet, destinationshamn och planerad rutt.⁶⁰ Dessa uppgifter skall

⁴⁹ SOU 1998:158, s. 122.

⁵⁰ Art. 17 Havsrättskonventionen.

⁵¹ Art. 21.1 Havsrättskonventionen.

⁵² SOU 1998:158, s. 228.

⁵³ Art. 33.1 Havsrättskonventionen.

⁵⁴ SOU 1998:158, s. 118f.

⁵⁵ SOU 1998:158, s.123.

⁵⁶ Art. 56.1 Havsrättskonventionen.

⁵⁷ SOU 1998:158, s. 119.

⁵⁸ SOU 1998:158, s. 119.

⁵⁹ Dir. 93/75/EG (OJ L 247, 05/10/1993, s. 19-27).

⁶⁰ Art. 5.2, dir. 93/75/EG.

lämnas till berörd myndighet i den medlemsstat som fartyget avgår från. Detta för att undvika olyckor eller åtminstone minimera skadorna när en olycka skett.⁶¹ Ett fartyg skall också använda sig av lots om så krävs.⁶² Med direktivet om ”tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten”⁶³ vill EU minska antalet undermåliga fartyg i de vatten som ligger under medlemsstaternas jurisdiktion. Detta skall bl.a. ske genom ökad efterlevnad av gemenskapslagstiftningen angående säkerhet till sjöss och skydd av den marina miljön.⁶⁴

1999 förliste oljetankern Erika utanför Frankrikes kust och cirka 50 000 ton olja läckte ut.⁶⁵ Denna olycka ledde till att det s.k. *Erikapaketet* upprättades. Det innehåller ett flertal förslag för att förbättra sjösäkerheten, göra sjöfarten effektivare och förebygga föroreningar från fartyg. Bl.a. föreslogs att alla oljetankfartyg med enkelskrov skulle utfasas för att få en snabbare övergång till oljetankfartyg med dubbelskrov. Förslag har också lagts om att införa en mer omfattande hamnstatskontroll, inrättande av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten, samt skärpt kontroll av fartyg som utgör en potentiell risk för sjöfarten. Arbetet med samtliga förslag pågår inom EU.⁶⁶

Enligt ett beslut⁶⁷ som antagits av Europaparlamentet och rådet skall samarbete ske mellan medlemsstaterna med anledning av de avsiktliga och oavsiktliga föroreningarna som sker av havet. Samarbetet skall stödja och komplettera medlemsstaternas arbete att bl.a. skydda den marina miljön, förbättra medlemsstaternas förmåga att ingripa när olyckor orsakar oljeutsläpp i havet samt bidra till att förebygga riskerna.⁶⁸

3.2 Svensk lagstiftning

3.2.1 Vattenföroreningslagen m.fl.

Det finns ett antal nationella lagar, förordningar och föreskrifter som är aktuella beträffande oljeutsläpp. En av de viktigare lagarna är *lagen om åtgärder mot förorening från fartyg – VlfL*⁶⁹ och dess förordning om

⁶¹ Preamblel, dir. 93/75/EG.

⁶² Art. 5.5.b, dir. 93/75/EG.

⁶³ Dir. 95/21/EG (OJ L 232, 02/09/1998, s. 34).

⁶⁴ Art. 1, dir. 95/21/EG.

⁶⁵ Clark, R.B., *Marine Pollution*, s. 69f.

⁶⁶ Prop. 2000/01:139, s. 52.

⁶⁷ Beslut nr. 2850/2000/EG om upprättande av en gemenskapsram för samarbete om oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet.

⁶⁸ Art. 1.2 a-b, beslut nr. 2850/2000/EG.

⁶⁹ I dagligt tal vattenföroreningslagen. Förkortningen VlfL kommer av att lagen tidigare endast omfattade vattenföroreningar och den förkortades då VfL. Senare omfattade VfL även luftföroreningar och förkortningen ändrades till VlfL (vatten- och luftförorenings-

åtgärder mot förorening från fartyg, *Vlff*. Enligt denna är oljeutsläpp med anknytning till ett fartygs drift förbjudna inom svenskt sjöterritorium⁷⁰ och ekonomisk zon samt inom Östersjöområdet.⁷¹ Bestämmelserna är tillämpliga på svenska fartyg överallt i världen och, som huvudregel, på utländska fartyg inom svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon.⁷² Oljeutsläpp regleras också i *förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg* samt *Sjöfartsverkets författningssamlingar*.

Miljöbalken har inga specialregler för fartyg. Den tillämpas inte heller ofta av Kustbevakningens inspektörer, då det finns förbud mot olagliga oljeutsläpp från fartyg i *Vlfl*. Skulle ett mycket stort oljeutsläpp inträffa kan dock bestämmelsen om grovt miljöbrott⁷³ eventuellt vara tillämplig.⁷⁴

Fartygssäkerhetslagen är inte tillämplig på oljeutsläpp i sig, men är ändå en viktig reglering då den bl.a. ställer krav på fartygs sjövärdighet. Fartyget skall vara lastat, bemannat, konstruerat, utrustat och skött så att det kan ge säkerhet mot sjöolyckor.⁷⁵ Lagen reglerar också tillsynen⁷⁶ och kan förbjuda ett fartygs avresa om det inte anses sjövärdigt. Ett fartyg kan vara icke sjövärdigt av många orsaker. Exempelvis kan avresan förbjudas om fartyget inte är lastat på ett säkert sätt eller om det inte varit möjligt att utföra tillsyn på fartyget.⁷⁷ Fartygssäkerhetslagen tar också upp skyldigheter för befäl. T.ex. skall befälhavaren ha den kännedom om fartyget han behöver för att kunna utföra sina skyldigheter beträffande säkerheten på fartyget. Han skall också se till att fartyget görs sjöklart innan en resa påbörjas.⁷⁸ Fartygssäkerhetslagen innehåller också särskilda krav för användning av fartyg. Ett fartyg skall ha dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.⁷⁹ Lagen reglerar även tillsyn, besiktning och inspektion⁸⁰ och kan också förbjuda hamnar att ta emot fartyg.⁸¹

Sjölagen inte heller tillämplig på oljeutsläpp i sig, men är också den en viktig reglering. Den innehåller mer allmänna bestämmelser om sjöfart i stort än exempelvis *Vlfl*, som har en snävare inriktning. *Sjölagen* innehåller t.ex. bestämmelser om fartygs nationalitet, skeppsregistrering, sjöpanträtt,⁸² rederier, befälhavarens uppgifter, skadeståndsansvar och ansvars-

lagen). Idag är vatten- och luftföroreningslagen ersatt av lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, men den går fortfarande under namnet *Vlfl*.

⁷⁰ Sveriges sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet enl. 1 § Lag om Sveriges sjöterritorium.

⁷¹ 2 kap. 1-2 §§ *Vlfl*.

⁷² Prop. 2000/01:139, s. 56.

⁷³ 29 kap. 1 § MB.

⁷⁴ Samtal med Kristina Falk Strand, Kustbevakningen, 2005-05-11.

⁷⁵ 2 kap. 1 § Fartygssäkerhetslagen.

⁷⁶ 5 kap. Fartygssäkerhetslagen.

⁷⁷ 6 kap. 1 § punkterna 3 och 6, 6 kap. 2 § Fartygssäkerhetslagen.

⁷⁸ 2 kap. 6 § Fartygssäkerhetslagen.

⁷⁹ 3 kap. 9 § Fartygssäkerhetslagen.

⁸⁰ 5 kap. Fartygssäkerhetslagen.

⁸¹ 6 kap. Fartygssäkerhetslagen.

⁸² 1-3 kap. *SjöL*.

begränsning,⁸³ transporter, befraktning, befordran av passagerare, bärgning, haveri, skeppsdagböcker,⁸⁴ straffbestämmelser, laga domstol och rättegång i sjörättsmål.⁸⁵

Lag om skydd mot olyckor och dess förordning reglerar bl.a. kommuners rätt till ersättning vid kostnader för sanering av oljeutsläpp.

3.2.2 Sanktionerade regler

I VlfL finns straffbestämmelser för olagliga utsläpp. Till böter eller fängelse döms *den som* uppsåtligen eller av oaktsamhet släppt ut olja. Till samma påföljd döms *den som inte*, så långt det är möjligt, begränsat ett oljeutsläpp från ett fartyg som skett p.g.a. en olycka.⁸⁶ Ansvarig skall dock inte dömas till ansvar enligt VlfL om gärningen är belagd med strängare straff i MB eller BrB.⁸⁷ Men brottsbalken är inte längre aktuell för miljöbrott eftersom miljöbrotten flyttats över till miljöbalkens 29 kapitel. Kanske borde hänvisningen till brottsbalken i VlfL tas bort så att det enbart hänvisades till miljöbalken. Enligt regeringens förslag införs dock inte någon bestämmelse om att straffbestämmelserna i miljöbalken skall vara de som i första hand tillämpas vid olagliga utsläpp.

Om en *befälhavare* inte upprätthållit den tillsyn som ålegat honom och ett olagligt oljeutsläpp skett kan även han dömas till böter eller fängelse. Det samma gäller om befälhavaren delegerat ansvaret för tillsynen till ett annat befäl eller om visst befäl haft sådant ansvar på grund av sin tjänsts beskaffenhet.⁸⁸ Har fartygets *redare* eller *ägare* inte vidtagit rimliga åtgärder för att förhindra ett oljeutsläpp döms denne som om han själv hade begått gärningen. I det sist nämnda fallet förutsätter alltså straffansvar underlåtenhet.⁸⁹ Vid tillämpningen av VlfL behöver det inte särskilt bevisas att miljön tagit skada eller riskerat att ta skada, något som krävs om miljöbalkens straffregler tillämpas.⁹⁰

Som nämnts i 3.2.1 tillämpas miljöbalken endast om ett mycket stort oljeutsläpp skulle inträffa.⁹¹ Till miljöbrott döms *den som* med uppsåt har förorenat vatten vilket medfört eller kunnat medföra hälsorisker för människor, skador på djur eller växter eller annan väsentlig olägenhet i miljön. Riskerna måste ha varit betydande för negativ påverkan på miljön. Straffansvar kan inträda även om någon skada på miljön inte kan påvisas men då det finns risk för skada. Risken för skada skall ha varit så tydlig att en normalt ansvarsmedveten person skulle ha avstått från den aktuella

⁸³ 5-10 kap. SjöL.

⁸⁴ 13-18 kap. SjöL.

⁸⁵ 20-21 kap. SjöL.

⁸⁶ 2 kap. 4 § VlfL, 10 kap. 1 § VlfL.

⁸⁷ 10 kap. 1 § VlfL.

⁸⁸ 10 kap. 2 § VlfL.

⁸⁹ 10 kap. 6 § VlfL.

⁹⁰ Prop. 2000/01:139, s. 127.

⁹¹ 29 kap. 1 § andra stycket MB.

åtgärden.⁹² För att dömas till ansvar för grovt miljöbrott skall hänsyn tas till om utsläppet har vållat eller kunnat vålla varaktiga skador av stor omfattning eller om det annars varit av särskilt farlig art.⁹³

3.2.3 Totalförbud mot oljeutsläpp

Oljeutsläppsutredningen ansåg att ett totalförbud mot utsläpp av olja skulle införas. För trots förbudet mot oljeutsläpp i VlfL finns det ett undantag som säger att s.k. rent länsvatten⁹⁴ får släppas ut. Vid olagliga oljeutsläpp är det en vanlig invändning att utsläppsutrustningen, dvs. den utrustning som skall garantera att alla utsläpp håller sig inom 15 ppm,⁹⁵ inte fungerat. Går det att bevisa att utrustningen fungerade eller går det att styrka att det uppkomna felet berott på bristande underhåll, kan personen som släppt ut oljan fällas till straffrättsligt ansvar, annars inte. Detta scenario hade kunnat undvikas med ett totalförbud mot oljeutsläpp. Men för att ett sådant förbud skall ha avsedd effekt krävs att det införs för alla fartyg och inte bara för de svenska fartygen.⁹⁶ Några av remissinstanserna⁹⁷ var positiva till förslaget. Det ansågs vara positivt för miljön och man ansåg också att Sverige borde följa Danmark och Finland som sedan länge har ett totalförbud mot oljeutsläpp. Regeringen ansåg dock inte att något totalförbud skulle införas vid det aktuella tillfället. Det fanns allt för många oklarheter kring frågan. Man valde att få återkomma längre fram när bl.a. utvecklingen av ny teknik för rening av oljehaltigt vatten och uppspårning av låga oljehalter utretts. Remissinstanserna som stöttade den uppfattningen menade att det både skulle vara kostnadskrävande och utrymmeskrävande att bygga om fartygen så att de kan förses med de länsvattentankar som behövs för att ta hand om oljeresterna. Dessutom skulle det bli svårt att kontrollera att förbudet inte överträds eftersom de låga oljehalter det är fråga om är svåra att uppfatta.⁹⁸

⁹² Prop. 2000/01:139, s. 125ff.

⁹³ 29 kap. 1 § andra stycket MB.

⁹⁴ Dvs. vatten från fartygets maskinutrymmen eller lastrum som innehåller mindre eller upp t.o.m. 15 ppm olja.

⁹⁵ Parts per million.

⁹⁶ SOU 1998:158, s. 379f.

⁹⁷ Bl.a. Kustbevakningen, Länsstyrelsen Västra Götaland och Svenska Petroleuminstitutet.

⁹⁸ Prop. 2000/01:139, s. 141f.

3.3 Diskussion

Den internationella lagstiftningen är oerhört viktig för det fortsatta arbetet med att förhindra olagliga oljeutsläpp från fartyg.⁹⁹ Som nämnts ovan (3.1.1) skall länder som är anslutna till MARPOL-konventionen samarbeta för att upptäcka överträdelser och för att se till att bestämmelserna i konventionen följs. Om länderna runt Östersjön har ett samarbete för att upptäcka olagliga oljeutsläpp kan övervakningen över hela området bli mycket mer intensiv än om varje stat skall övervaka sitt enskilda område. Detta förfarande leder till en högre upptäcktsrisk och resulterar förhoppningsvis i att några fartyg inte vågar släppa ut olja.

EU arbetar fortlöpande mot olagliga oljeutsläpp. De omfattande insatser som pågår för att utfasa alla enkelskroviga fartyg är angelägna då Rysslands trafik med oljetankfartyg kommer att öka drastiskt. Problemet är just att deras flotta till stor del består av enkelskroviga fartyg vilka ger ett mycket dåligt skydd mot oljeutsläpp vid eventuell grundstötning eller sammanstötning.

Beträffande den svenska lagstiftningen mot olagliga oljeutsläpp så är den tillräckligt ingripande. Möjlighet att döma till frihetsberövande påföljd finns om brottet av domstol skulle anses vara såpass grovt. Det är inställningen till olagliga utsläpp som måste skärpas så att de påföljder som döms ut faktiskt motsvarar omfattningen av oljeutsläppet. Så problemen ligger bl.a. i att de befintliga straffskalorna inte utnyttjas till fullo (se vidare avsnitt 5.3). Dessutom verkar det vara en allmän uppfattning att upptäcktsrisken vid olagliga oljeutsläpp är låg. Detta p.g.a. att Kustbevakningen, som är den myndighet som sköter övervakningen, inte har tillräckligt med resurser. Det är alltså inte frågan om ett lagstiftningsproblem, utan om ett problem som har att göra med resurser och inställning till oljeutsläpps allvarlighet. Utnyttjar domstolarna straffskalorna som de har möjlighet till – det skall alltså finnas en risk att blir dömd till frihetsberövande påföljd om oljeutsläppet är tillräckligt omfattande – samt att Kustbevakningen medges ytterligare resurser för övervakning av fartygstrafiken så att upptäcktsrisken ökar, skulle detta tillsammans kunna ha en avskräckande effekt.

Att införa ett totalförbud mot oljeutsläpp i Sverige hade inneburit att man förenat sig med bl.a. Danmark och Finland, som redan har ett sådant förbud. Något som kanske hade kunnat vara början till ett nordiskt totalförbud.

⁹⁹ Utöver de regleringar som nämnts i texten ovan, finns det många andra konventioner och avtal som styr arbetet med oljeutsläppsproblematiken. Bl.a. *1969 års ingrepps-konvention*, som tillkom efter olyckan med oljetankern *Torrey Canyon* utanför Storbritannien 1967. Konventionen reglerar kuststaters rätt att på det fria havet ingripa mot utländska fartyg för att förebygga eller begränsa oljeföroreningar som skett på grund av en fartygsolycka. I svensk lagstiftning kommer detta till uttryck i VifL. Efter att oljetankern *Exxon Valdez* gått på grund utanför Alaska 1989 och ca. 37 000 ton olja läckte ut tillkom *Beredskapskonventionen*. Enligt denna skall fartyg ha detaljerade beredskapsplaner för att kunna hantera oljeutsläpp vid haverier. Bestämmelser om utländskt bistånd finns i 10 kap. Lagen om skydd mot olyckor. *Köpenhamnsavtalet* avser samarbetet om bl.a. övervakning, rapportering, bevissäkring och bekämpning av oljeutsläpp mellan stater vid oljeutsläpp.

Problemet är att utsläpp upp t.o.m. 15 ppm är tillåtna enligt internationell reglering, och utländska fartyg skulle inte kunna omfattas av förbudet. Enligt Oljeutsläppsutredningen skulle fördelen med ett totalförbud mot oljeutsläpp vara att man får bättre möjligheter att förebygga och rättsligt ingripa mot utsläpp som ligger över 15 ppm.¹⁰⁰ Ett totalförbud mot oljeutsläpp hade underlättat för många inblandade. Ser Kustbevakningens spaningsflyg ett utsläpp efter ett fartyg behöver man inte vid utredningen diskutera huruvida utsläppsutrustningen fungerat eller ej. Det räcker att konstatera att olja släppts ut vilket med detta scenario skulle vara förbjudet. Att ett totalförbud är förenat med kostsamma ombyggnader av vissa fartyg är i och för sig ett problem. Idag har dock många fartyg reningsverk ombord. Där renas allt från havsvatten (som blir dricksvatten) till oljan som separeras och förs till särskilda sloptankar. Det skulle säkert vara kostnadskrävande för många rederier att bygga om fartygen, men det får nog ändå anses som ett överstigligt hinder, för vad kostar inte en förstörd miljö? Dessutom går den tekniska utvecklingen stadigt framåt. Snart finns det kanske andra sätt att lösa problemet än att bygga om fartygen för dyra pengar.

¹⁰⁰ SOU 1998:158, s. 384.

4 Ansvarighet i teorin

4.1 Fysiska personers ansvarighet

4.1.1 Ansvar för befäl ombord

Flera personer kan anses straffansvariga för ett olagligt oljeutsläpp från fartyg. Ansvariet åvilar naturligtvis i första hand den som faktiskt släppt ut oljan, oavsett vem detta är, och enligt VifL döms *den som uppsåtligen eller av oaktsamhet släppt ut olja från ett fartyg*.¹⁰¹ Befäl kan bli ansvariga dels p.g.a. att befälhavaren överlåtit tillsynsansvaret för exempelvis lastning av olja ett befäl eller p.g.a. att befälet har ett tillsynsansvar till följd av tjänstens beskaffenhet.¹⁰² Exempelvis kan styrmannen till följd av tjänstens beskaffenhet vara ansvarig för den olja som lastas och maskinchefen kan ha ansvaret för den olja som används för fartygets drift.¹⁰³

4.1.2 Befälhavarens ansvar

Befälhavaren ombord på ett fartyg har den högsta beslutanderätten och har en självständig ställning i förhållande till redaren. Befälhavarens straffansvar inträder om han, uppsåtligen eller av oaktsamhet, brister i den tillsyn som behövs för att ett olagligt oljeutsläpp inte skall ske.¹⁰⁴ Han är ansvarig för fartygets sjöduglighet, för att nationella och internationella bestämmelser följs och för instruktion av besättningen. Han skall också övervaka att överträdelser inte sker samt agera om inte aktuell lagstiftning följs. Det kan vara svårt för befälhavaren att rent fysiskt kunna utöva tillsyn över allt som sker, framför allt på större fartyg. Han har därför möjlighet att delegera vissa delar av arbetet, exempelvis tillsynen över lastning eller lossning av olja (mer om delegation i avsnitt 4.1.4).¹⁰⁵

Går det inte att utreda vem som hade tillsynsansvaret vid ett oljeutsläpp, t.ex. för att det inte går att ta reda på varifrån ombord som utsläppet härrörde, kan det resultera i att *varken* befälhavaren eller annat befäl kan anses straffansvariga. I sådana fall ansåg Oljeutsläppsutredningen att befälhavaren borde kunna dömas till ansvar som företrädare för redaren – detta med stöd av principerna för företagaransvar.¹⁰⁶ Enligt Företagsbetsutredningen¹⁰⁷ innebär företagaransvaret att det straffrättsliga ansvaret ligger hos den eller de som har bäst möjlighet att förhindra brott

¹⁰¹ 10 kap. 1 § VifL.

¹⁰² 10 kap. 2 § VifL.

¹⁰³ Maskinchefens ansvar framgår även av 2 kap. 7 § FartygssäkerhetsL.

¹⁰⁴ 10 kap. 2 § VifL.

¹⁰⁵ Prop. 2000/01:139, s. 130.

¹⁰⁶ SOU 1998:158, s. 399.

¹⁰⁷ SOU 1997:127.

inom sin verksamhet.¹⁰⁸ Befälhavaren bör ha möjlighet att förhindra brott ombord på fartyget genom att ha en välutbildad personal ombord eller genom att delegera uppgifter till personer med tillräcklig kompetens. Redarens straffansvar, precis som befälhavarens, grundas på brister i tillsynen. På grund härav ansågs i propositionen att befälhavarens ansvar endast regleras i 10 kap. 2 § VifL, och han kan således inte i detta fall anses vara företrädare för redaren.¹⁰⁹ Befälhavarens omfattande straffansvar skulle dock i vissa fall kunna vara ett stöd för honom. Om redaren exempelvis vill att befälhavaren skall utföra en icke tillåten resa kan han vägra detta med hänvisning till det straffansvar han bär. Tar redaren då på sig ansvaret blir det däremot svårare för befälhavaren att neka utföra resan.¹¹⁰

VifL:s ansvarsbestämmelse för befälhavaren reglerar endast det mer omedelbara tillsynsansvaret över hanteringen av olja.¹¹¹ Enligt Oljeutsläppsutredningen är dock hans ansvar mycket mer övergripande än så. En befälhavare bör exempelvis inte undgå ansvar enbart p.g.a. att tillsynsansvaret legat på ett annat befäl. Har maskinchefen ett flertal gånger påpekat för befälhavaren att något i maskinrummet behöver åtgärdas men inget görs, och ett oljeutsläpp sker p.g.a. att felet inte blivit avhjälpt, blir befälhavaren ansvarig då han underlåtit att åtgärda felet. Underlåtenhet att förhindra otillåtet agerande faller alltså in under lagtexten. Det krävs dock att gärningen har med verksamheten att göra.¹¹² Ansvaret skall dock inte läggas *enbart* på befälhavaren. Om exempelvis maskinchefen uppsåtligt eller av oaktsamhet släppt ut olja blir ansvar aktuellt för just maskinchefen, och inte för befälhavaren.¹¹³

4.1.3 Ägares och redares ansvar

Om olja olagligen släpps ut eller om ett utsläpp skett p.g.a. en olyckshändelse och därefter inte begränsas så gott det går, döms ägaren eller redaren som om han själv begått gärningen. Straffansvar förutsätter alltså underlåtenhet.¹¹⁴ Ansvaret för redare och ägare kan dock vara svårt att tillämpa i praktiken. Till att börja med skall det fastställas vem som är fartygets redare. Vanligtvis anses redaren vara den som startar en verksamhet med fartyg och som leder verksamheten samt tar den ekonomiska risken. Han bemannar fartyget och svarar också för dess utrustning. Men fartyg kan också nyttjas av andra personer än ägaren – bl.a. genom tidsbefraktning (upplåtelse av fartyg på viss tid) och resebefraktning (upplåtelse av fartyg för viss resa).¹¹⁵ Det är alltså ett flertal personer som kan anses ansvariga. Lagstiftaren har löst detta problem genom att den som

¹⁰⁸ SOU 1997:127, s. 105.

¹⁰⁹ Prop. 2000/01:139, s. 128.

¹¹⁰ SOU 1997:127, s. 289.

¹¹¹ 10 kap. 2 § VifL.

¹¹² SOU 1997:127, s. 115f.

¹¹³ SOU 1998:158, s. 401.

¹¹⁴ 10 kap. 6 § VifL.

¹¹⁵ Prop. 2000/01:139, s. 137.

utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift jämföras med redaren och döms till ansvar på samma villkor som denne.¹¹⁶

Begås brottet inom ägarens eller redarens företag kan inte företaget i sig anses straffansvarigt, utan ansvaret måste sökas hos en fysisk person. Problemet är dock att fastställa vem eller vilka inom företaget som skall anses ansvariga. Enligt huvudregeln skall ansvarig person sökas i företagets ledning. Detta p.g.a. att den faktiska makten finns där och därför även möjligheten att påverka företagets förvaltning och drift.¹¹⁷ Genom detta agerande riktas straffet mot någon annan än den som företagit den straffbara handlingen. Men är denna vinkling av ansvaret lämplig? Ragnar Bergendahl anser att när exempelvis ett företag inte kan straffas för ett visst agerande måste det utredas vem som *representerar* företaget – något som kan resultera i att denne representant anses ansvarig för ”det artificiella subjektets handling”. Har dock en anställd faktiskt agerat för företaget bör naturligtvis denna fysiska person vara ansvarig för sitt handlande. Att endast p.g.a. handlingens anknytning till företagets verksamhet rikta påföljden mot dennas ledning skulle vara mycket långtgående.¹¹⁸ Dessutom skulle den preventiva effekten enligt Bergendahl bli mycket obetydlig om den fysiska person som företagit en olaglig handling går fri.¹¹⁹

Nils Jareborg anser att en företagare är skyldig att utöva tillsyn över sitt företag då det är han som har störst möjlighet att se till att verksamheten bedrivs enligt lag. Sköter han inte detta, t.ex. genom att inte ge de anställda tillräckliga instruktioner, kan han alltså ses som straffrättsligt ansvarig. Dock har en företagare med ett stort företag lägre krav på sig att utöva tillsyn över *hela* företaget än en företagare med ett litet företag.¹²⁰ Detta skulle kunna bero på företagarens möjligheter till delegation. Hur arbetsuppgifterna delegerats kan nämligen ha betydelse för eventuellt straffansvar. En person som fått en delegation och som självständigt sköter sin uppgift kan bli straffansvarig p.g.a. att han anses ha en maktposition. Om det av någon anledning inte går att uppdaga en ansvarig enskild person, anser Jareborg att ansvaret faller på ledningen för företaget.¹²¹

Hans Thornstedt förespråkar också ett företagansvar, men hans definition av detta skiljer sig delvis från Företagsbotsutredningens (se avsnitt 4.1.2). Enligt Thornstedt skall en företagare skall ses som ansvarig *om brott begås i hans verksamhet*. Han skiljer också på olika typer av företagansvar, bl.a. det självständiga, det legala och det accessoriska. Beträffande det *självständiga företagansvaret* ses företagaren som gärningsman *oavsett* om han eller en underordnad begått brottet. Om en lagtext uttryckligen riktar sig mot företagaren som specialsubjekt inträder det *legala företagansvaret*. Ett exempel på detta är 10 kap. 6 § VflL, enligt vilken

¹¹⁶ 1 kap. 6 § VflL.

¹¹⁷ Jareborg, Nils, *Straffrättens gärningslära*, s. 75.

¹¹⁸ Bergendahl, Ragnar, SvJT 1928, s. 446f.

¹¹⁹ Bergendahl, a.a., s. 426 not 1.

¹²⁰ Jareborg, *Straffrättens gärningslära*, s. 71f.

¹²¹ Jareborg, a.a., s. 77.

redare eller ägare ådöms ansvar vid olagliga oljeutsläpp. Stadgas det att företagaren är ansvarig vid brott som begås av hans personal inträder det *accessoriska ansvaret*, och till skillnad från det självständiga ansvaret ses inte företagaren som gärningsman i detta fall. Straffansvaret utlöses alltså ofta p.g.a. någon annans agerande, något som enligt Thornstedt resulterar i att företagansvaret blir en avvikande form av straffansvar.¹²² Men detta kan motiveras dels genom att se företagaren och hans verksamhet som en enhet, och företaget kan då ses som en utvidgning av företagarens personliga område.¹²³ Dels kan det motiveras genom att det är företagaren som har störst möjlighet att förebygga brott i verksamheten p.g.a. resurser, överblick och arbetsfördelning. För att förebygga brott i verksamheten är det därför effektivast att företagaren bär det straffrättsliga ansvaret.¹²⁴

4.1.4 Delegation

Som nämnts i avsnitt 4.1.2 kan det vara svårt för befälhavaren att utöva tillsyn över allt som sker på ett fartyg, och detsamma gäller för rederiet. Därför måste det finnas möjlighet för ett rederi att delegera uppgifter till befälhavaren, och befälhavaren måste i sin tur kunna delegera uppgifter till andra befäl ombord på fartyget. För att tillsynsansvaret inte skall åligga rederiet eller befälhavaren måste delegationen vara korrekt utförd. För detta krävs bl.a. att den som fått delegationen innehar den kompetens han behöver, att han fått tillräckliga instruktioner, att han har nödvändiga ekonomiska resurser samt att han har möjlighet att fatta de beslut som krävs. Det är inte det straffrättsliga ansvaret som delegeras, utan delegationen avser arbetsuppgifter och tillsynsansvar.¹²⁵ Undantag finns dock - har den som fått delegationen, av uppsåt eller av oaktsamhet, brustit i den tillsyn som behövts för att undvika ett olagligt utsläpp, döms han till böter eller fängelse i högst två år.¹²⁶

Arbetsuppgifter och ansvarsområden som i första hand är en företagslednings ansvar kan delegeras till anställda då ledningen inte rent fysiskt kan ha kontroll över hela verksamheten. Dessutom *bör* ledningen delegera vissa uppgifter för att kunna sköta företaget på ett effektivt sätt. Tillsynen måste dock alltid skötas och kan inte ledningen utföra detta måste också tillsynsansvaret delegeras. Även om en uppgift har delegerats på ett korrekt sätt upphör inte företagsledningens ansvar. Utförs inte de delegerade arbetsuppgifterna på ett godtagbart sätt måste ledningen ingripa, annars kan de hållas straffrättsligt ansvariga för att inte ha rättat till förhållandena.¹²⁷

¹²² Thornstedt, Hans, *Om företagansvar. Studier i specialstraffrätt*, s. 99.

¹²³ Thornstedt, a.a., s. 103.

¹²⁴ Thornstedt, a.a., s. 106f.

¹²⁵ SOU 1998:158, s. 403f.

¹²⁶ 10 kap. 2 § VifL.

¹²⁷ SOU 1997:127, s. 117f.

4.2 Juridiska personers ansvarighet

4.2.1 Inledning

I dagsläget kan inte en juridisk person begå brott, och en juridisk person kan inte heller dömas till straff eller andra brottspåföljder. Den kan dock vara föremål för särskild rättsverkan, exempelvis i form av företagsbot eller förverkande.¹²⁸ Enligt Oljeutsläppsutredningen finns det ett behov av sanktioner mot juridiska personer, då straffsätserna för fysiska personer som begår brott i en verksamhet är för låga och därför inte i tillräcklig grad motverkar lagöverträdelser.¹²⁹ Utredningen påpekar dock att individens ansvar vid exempelvis olagliga utsläpp kan komma att minska om straffansvar för juridiska personer införs.¹³⁰

4.2.2 Juridiska personers straffansvar

Enligt Företagsbotsutredningen bör en juridisk person kunna dömas till straffansvar, dels vid anonyma fel och dels vid kumulerade fel. Vid anonyma fel har exempelvis olja släppts ut från ett fartyg, men det är oklart vem som är ansvarig för utsläppet. Utredningen anser att en juridisk person bör kunna straffas vid anonyma fel så länge brottet begåtts i företaget, av någon som är knuten till den juridiska personen samt att brottet begåtts med uppsåt eller av oaktsamhet. Det kan dock vara problem att bevisa att uppsåt förelegat om inte gärningsmannen är känd. Men att straffa någon för ett uppsåtligt brott utan att veta om uppsåt funnits är inte rimligt. Samma krav på gärningsmannens identitet föreligger inte om ett brott begåtts av oaktsamhet. Det kan ändå stå klart att brottet berott på bristande tillsyn utan att vetskap finns om vem som var ansvarig vid det aktuella tillfället.¹³¹ Vid kumulerade fel kan brottet bestå i samma gärning som vid anonyma fel, men med flera ansvariga som var och en bistått med en sådan liten del att de var för sig inte kan hållas straffrättsligt ansvariga (t.ex. om flera personer ombord släppt ut maximalt 15 ppm olja var). Utredningen anser att dessa fel ofta beror på bristande organisation eller kontroll av verksamheten. Därför kan någon i ledningen ofta hållas ansvarig för överträdelserna med stöd av företagaransvaret. Detta innebär enligt utredningen att det straffrättsliga ansvaret ligger hos den eller de som har bäst möjlighet att förhindra brott inom sin verksamhet. Om inte någon ansvarig går att finna enligt företagaransvaret uppstår frågan om det finns något intresse av att straffa den juridiska personen.¹³²

¹²⁸ SOU 1998:158, s. 377.

¹²⁹ SOU 1998:158, s. 427.

¹³⁰ SOU 1998:158, s. 378.

¹³¹ SOU 1997:127, s. 235.

¹³² SOU 1997:127, s. 235f.

4.3 Sanktioner

4.3.1 Vattenföroreningsavgift

Vattenföroreningsavgiften infördes 1984 och regleras i VlfL.¹³³ Meningen är att avgiften skall verka i förebyggande syfte, något som förstärks genom att uppsåt eller oaktsamhet inte behöver visas, dvs. det är strikt ansvar som råder.¹³⁴ Men det finns undantag. Avgift skall inte tas ut om utsläppet orsakats av en olycka och dessutom begränsats så långt det varit möjligt.¹³⁵ Vattenföroreningsavgiften är relaterad till mängden olja som släppts ut och fartygets storlek.¹³⁶ Den lägsta avgift som tas ut är ett basbelopp (39 400 kr år 2005) – någon högsta avgift finns inte. Om avgiften är uppenbart oskäligen får den sättas ned eller efterges.¹³⁷ Detta kan t.ex. ske om enda möjligheten att rädda människoliv för redaren eller befälhavaren var att släppa ut olja i havet. Kustbevakningen handlägger ärenden och fattar beslut om vattenföroreningsavgifter.¹³⁸

Regeringen förde i propositionen *Åtgärder mot förorening från fartyg*¹³⁹ diskussion om redaren eller ägaren skulle kunna påföras vattenföroreningsavgift. Man ansåg att redaren var lämplig för detta, dels p.g.a. sin ställning och dels p.g.a. hans möjlighet att ingå avtal där ägaren inte har något som helst inflytande över fartygets drift. Samtidigt sågs det som en fördel att ägarens ansvar utvidgades, bl.a. eftersom det är ägaren som har ett ansvar vid oljeskada enligt ansvarighetskonventionen.¹⁴⁰ Det skulle också underlätta när avgift skall läggas på utländska fartyg, där det kan vara svårt att avgöra vem som är redare. Ägaren kan däremot ofta spåras via fartygsregister. Med denna form av ansvarsfördelning skulle det dessutom kunna vara av större intresse för ägaren att se till att fartyget sköts på ett ansvarsfullt sätt. Resultatet blev att den fysiska eller juridiska person som vid överträdelsen var fartygets ägare eller redare skall belastas med vattenföroreningsavgift. Kan ägaren visa att han inte haft något inflytande över fartygets drift kan han dock undslippa denna avgift.¹⁴¹ Avgiftsskyldighet kan också åläggas den som i redarens ställe utövat ett avgörande inflytande över fartygets drift,¹⁴² och det räcker att vederbörande utövat väsentliga beslutsbefogenheter.¹⁴³

¹³³ 8 kap. VlfL.

¹³⁴ Prop. 2000/01:139, s. 68.

¹³⁵ 8 kap. 1 § VlfL.

¹³⁶ 8 kap. 3 § VlfL.

¹³⁷ 8 kap. 4 § VlfL.

¹³⁸ Prop. 2000/01:139, s. 69.

¹³⁹ Prop. 2000/01:139, s. 83.

¹⁴⁰ 1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage). Konventionen har införlivats i svensk rätt genom 10 kap. preamble, SjöL.

¹⁴¹ 8 kap. 2 § VlfL.

¹⁴² 1 kap. 6 § VlfL.

¹⁴³ Prop. 2000/01:139, s. 84.

De flesta oljutsläppen är mindre än 1000 liter och beror på att tankarna rengörs till havs eller på att olja läcker ut när den lastas eller lossas. Genom vattenföroreningsavgiften skulle dessa utsläpp kunna minskas. Regeringen anser att en hög vattenföroreningsavgift kan leda till att den som exempelvis lossar oljan blir mer noggrann och mindre olja släpps därigenom ut. Denna diskussion samt att penningvärdets förändring lett till att avgiften blivit mindre kännbar, resulterade i att vattenföroreningsavgiften höjdes och indexreglerades år 1995.¹⁴⁴ Avgiften höjdes därefter igen år 2001. Före höjningen år 2001 var avgiften för ett oljeutsläpp på mindre än 50 liter, från ett fartyg med maximal bruttodräktighet på 3000 ton, 5000 kronor. Om ett likadant utsläpp skulle ske idag är vattenföroreningsavgiften 39 400 kronor. Med denna höjning ville regeringen poängtera allvaret med oljeutsläpp i havet.

4.3.2 Förverkande

Förverkande är en särskild rättsverkan av brott. Den behandlas i brottsbalken¹⁴⁵ samt i vissa specialstraffrättsliga bestämmelser.¹⁴⁶ Förverkande delas upp i sakförverkande och värdeförverkande. Vid sakförverkande förklaras ett föremål eller en rättighet förverkad och vid värdeförverkande är det värdet av en viss egendom eller vissa förtjänster som förverkas. Förverkande kan riktas både mot fysiska och juridiska personer.¹⁴⁷ Om förverkandet är oskäligt, t.ex. om förövaren också blir skadeståndsskyldig med ett belopp som motsvarar de ekonomiska fördelarna av brottet, kan förverkandet helt eller delvis underlåtas.¹⁴⁸

Några särskilda bestämmelser om förverkande förekommer inte i VifL, och bestämmelserna om förverkande i brottsbalken gäller endast vid brottsbalksbrott. Detta eftersom det som förverkas är den vinning som uppstått i och med den brottsliga handlingen, och sådan vinning anses enligt Oljeutsläppsutredningen inte uppstå vid olagliga utsläpp. Hjälpmedel som använts vid brott kan förverkas om det på så vis går att förebygga brott, men inte heller sådant förverkande verkar vara aktuellt vid olagliga utsläpp.¹⁴⁹

Även i miljöbalken finns det reglerat om förverkande vid miljöbrott och vållande till miljöstörning. Det som förverkas i dessa fall kan vara bl.a. djur och växter eller kemiska produkter som varit föremål för brott. Även fortskaffningsmedel och andra hjälpmedel som har använts vid brott kan förklaras förverkade om det på så vis finns möjlighet att förebygga brott.¹⁵⁰ Enligt utredningen är dock tillämpningsområdet för denna bestämmelse något oklar, men man anser att den ffa. tillkommit för att kunna förverka exempelvis utrotningshotade djur och växtarter som hanteras olagligt eller

¹⁴⁴ Prop. 1994/95:28, s. 85.

¹⁴⁵ 36 kap. BrB.

¹⁴⁶ T.ex. 45 § fiskelagen, , 48-49 §§ jaktlagen.

¹⁴⁷ SOU 1998:158, s. 192f.

¹⁴⁸ 36 kap. 1 och 4 §§ BrB.

¹⁴⁹ SOU 1998:158, s. 193.

¹⁵⁰ 29 kap. 12 § MB.

ersättning som erhållits när dessa djur sålts. Men enligt utredningen anses inte heller dessa bestämmelser få någon betydelse vid olagliga utsläpp.¹⁵¹

4.3.3 Företagsbot

Företagsboten infördes 1986 och regleras i brottsbalken.¹⁵² Den är tillämplig vid brott i näringsverksamhet¹⁵³ oavsett om näringsidkaren är en fysisk eller juridisk person.¹⁵⁴ Brottet måste dock ha inneburit ett grovt åsidosättande av de särskilda skyldigheter som är förenade med verksamheten eller annars vara av allvarligt slag. Det krävs även att näringsidkaren inte gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten.¹⁵⁵ Den döms ut som en bestämd summa pengar, lägst 10 000 kronor och högst 3 miljoner kronor.¹⁵⁶ I vissa fall kan den dock jämkas eller efterges.¹⁵⁷ För att företagsbot skall kunna dömas ut vid oljeutsläpp krävs det att det är en följd av en fysisk persons uppsåtliga eller oaktsamma agerande. Enligt Företagsbotsutredningen utlöses ansvaret framför allt av någon inom en juridisk persons verkställande ledning eller av någon som fått tillsyns- och kontrollansvar delegerat till sig. Det behöver inte visas vem som begått brottet utan endast att brott begåtts i verksamheten.¹⁵⁸

Företagsbotens användning är dock begränsad. En orsak till detta kan vara att företagsboten inte är knuten till vissa speciella brott, utan har fått en mer generell tillämpning. Därför kan företagsboten uppfattas som en undantagsreglering.¹⁵⁹ Företagsboten har också i praktiken fått en fakultativ utformning. Till exempel skall företagsbot inte åläggas om det är uppenbart oskäligt,¹⁶⁰ och den kan också nedsättas eller efterges.¹⁶¹ Dessutom anser åklagarna att bestämmelserna om företagsbot avser mera allvarlig ekonomisk brottslighet.¹⁶²

4.4 Diskussion

Det är åklagaren som har bevisbördan för att uppsåt eller oaktsamhet förelegat vid ett brott. Naturligtvis hade det som utredningen påstår underlättat brottsutredningen om utgångspunkten i stället hade varit att bevisbördan låg på den tilltalade. Problemen att fastställa vem som faktiskt släppt olja hade troligtvis minskat. Dock strider det idag mot svenskt rättstänkande att använda sig av ett sådant förfarandesätt och den tilltalade

¹⁵¹ SOU 1998:158, s. 195.

¹⁵² 36 kap. 7-10 §§ BrB.

¹⁵³ 36 kap. 7 § BrB.

¹⁵⁴ SOU 1997:127, s. 222.

¹⁵⁵ 36 kap 7 § första stycket BrB.

¹⁵⁶ 36 kap. 8 § BrB.

¹⁵⁷ 36 kap. 10 § BrB.

¹⁵⁸ SOU 1998:158, s. 434.

¹⁵⁹ SOU 1997:127, s. 225.

¹⁶⁰ 36 kap. 7 § andra stycket, 36 kap. 16 § BrB.

¹⁶¹ 36 kap. 10 § BrB.

¹⁶² SOU 1997:127, s. 223.

har alltså ingen skyldighet att försöka bevisa sin oskyldighet. Det strider också mot EG-rätten genom EKMR (Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna). EKMR har införlivats i svensk rätt genom *Lag om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna*. Konventionen säger att ”[v]ar och en som blivit anklagad för brott skall betraktas som oskyldig till dess hans skuld lagligen fastställts”.¹⁶³ Denna oskyldighetspresumtion innebär bl.a. att bevisbördan vid bevisningen av skuldfrågan ligger hos åklagaren. I vissa länder använder man sig av ett presumtionsansvar, och EKMR förbjuder inte sådan presumtion. Den måste dock hållas inom rimliga gränser och rätten att försvara sig får inte åsidosättas.¹⁶⁴

Det faller sig naturligt att befälhavaren har ett stort ansvar för händelser som sker ombord på fartyget då han har den högsta beslutanderätten ombord. P.g.a. sin beslutanderätt kan befälhavaren anses ha ett företagaransvar och kan ses som straffrättsligt ansvarig. Genom sin rätt att fatta beslut och sitt tillsynsansvar borde han vara den som har bäst möjlighet att förhindra brottslighet ombord. Tillsynsansvaret kan som sagt delegeras vilket ger befälhavaren en möjlighet att i praktiken frånträda det straffrättsliga ansvaret. Vid en delegation faller kommer tillsynsansvaret att falla på den som fått uppgiften delegerad till sig. Om denne brister i tillsynen och olja släpps ut, är det detta befäl som anses straffrättsligt ansvarig. Ett krav för att befälhavaren skall undgå straffrättsligt ansvar är dock att delegeringen är korrekt utförd.

Strikt ansvar för befälhavaren vid oljeutsläpp diskuterades också av Oljeutsläppsutredningen. Sjöfarten är mycket riskfylld för miljön och därför ansågs straffansvaret böra ligga mycket nära ett strikt ansvar. Befälhavaren skulle därmed åläggas ansvar oavsett om han förfarit uppsåtligt eller av oaktsamhet.¹⁶⁵ Ett strikt ansvar hade, precis som ett presumtionsansvar, underlättat brottsutredningen, då man skulle kunna utgå från att befälhavaren åtminstone förfarit oaktsamt. Enligt Jareborg strider strikt ansvar mot konformitetsprincipen.¹⁶⁶ För att denna princip skall träda in krävs att befälhavaren inte haft förmågan att rätta sig efter aktuell lagstiftning t.ex. p.g.a. avsaknad av kunskap. Han skall också varit utan tillfälle att rätta sig efter lagen genom att utrustning eller medel saknats.¹⁶⁷ Antagligen är det vid få tillfällen som denna princip skulle komma till användning då ovanstående kriterier troligtvis sällan är uppfyllda. Dessutom strider inte det strikta ansvaret mot EKMR (jfr. presumtionsansvar). Att ålägga befälhavaren denna form av ansvar skulle kanske upplevas som en stor börda. Det borde dock medföra att befälhavarna blir mycket noggranna

¹⁶³ Artikel 6.2, EKMR.

¹⁶⁴ Robert Bärwald, Bevisprövningsprocessen – med fördjupning på värdering av muntliga utsagor inför rätta samt en analys av ”Höganäsmålet”, s. 18.

¹⁶⁵ SOU 1998:158, s. 399.

¹⁶⁶ Jareborg, Nils; *Allmän kriminalrätt*, s. 331. Konformitetsprincipen innebär att en person inte bör anses ansvarig för ett brott, om han inte kunnat rätta sig efter lagen.

¹⁶⁷ Jareborg, a.a., s. 303f.

i sin tillsyn över fartyget, för en regel om strikt ansvar för befälhavare skulle troligtvis ha störst verkan på oljeutsläpp som sker av oaktsamhet. Svenska Petroleuminstitutet har förslag på att den straffansvariges rätt att föra befäl på fartyg skall kunna dras in på viss till eller för gott. Detta skulle i så fall vara aktuellt när uppsåt legat bakom ett oljeutsläpp eller utsläppet lett till stora skador på fågellivet och den marina miljön.¹⁶⁸

Ur ekonomisk synvinkel kan befälhavarens omfattande ansvar ifrågasättas om man ställer sig frågan vem det är som kan vinna på att fartygets oljetankar rengörs till havs i stället för vid en mottagningsstation. Det borde rimligtvis vara rederiet eller ägaren som vinner på detta förfarande. Pumpas oljerester ut i havet i stället för att lämnas till mottagningsstation i hamn sparas tid för fartyget. Under den tiden de skulle lämna oljeresterna i hamnen kan de istället gå vidare till nästa destination och fylla på ny last. Det måste vara rederiet och ägaren som ffa. vinner på detta.

Om olja olagligen släpps ut eller om ett utsläpp skett p.g.a. en olyckshändelse och därefter inte begränsas så gott det går, döms ägaren eller redaren som om han själv begått gärningen. Straffansvar förutsätter alltså underlåtenhet.¹⁶⁹ Ansvar för redare och ägare kan dock vara svårt att tillämpa i praktiken. Till att börja med skall det fastställas vem som är fartygets redare. Vanligtvis anses redaren vara den som startar en verksamhet med fartyg och som leder verksamheten samt tar den ekonomiska risken. Han bemannar fartyget och svarar också för dess utrustning. Men ofta är redaren en juridisk person och i dessa fall kan det vara svårt att avgöra vem som i denna juridiska person bär ansvaret.¹⁷⁰ Dessutom kan fartyg nyttjas av andra personer än ägaren – bl.a. genom tidsbefraktning (upplåtelse av fartyg på viss tid) och resebefraktning (upplåtelse av fartyg för viss resa).¹⁷¹ Det är alltså ett flertal personer som kan anses ansvariga. Företagaransvar har också ansetts tillämpligt på redaren eller ägaren,¹⁷² då de oftast är i den positionen att de har inflytande och kontroll över verksamheten. Man skulle också kunna tänka sig att ägaren, alternativt redaren, är den som anses straffrättsligt ansvarig vid oljeutsläpp, och han får sedan i sin tur utkräva ersättning av den verkliga förorenaren. På detta sätt hade utredningen av ansvarsfrågorna underlättats, men problemen med att avgöra vem som är ansvarig hos den juridiska personen hade kvarstått. Dessutom blir det en fråga om presumtionsansvar och att utgå från att en person begått ett brott. Lagstiftaren har löst problematiken genom att den som utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift jämställs med redaren och döms till ansvar på samma villkor som denne.¹⁷³

¹⁶⁸ Svenska Petroleuminstitutets remissvar, s. 3.

¹⁶⁹ 10 kap. 6 § VifL.

¹⁷⁰ SOU 1998:158, s. 400.

¹⁷¹ Prop. 2000/01:139, s. 137.

¹⁷² SOU 1998:158, s. 399.

¹⁷³ 1 kap. 6 § VifL.

Jareborg och Thornstedt förespråkar båda att företagaren är den som skall anses straffansvarig vid brott i en juridisk persons verksamhet, åtminstone så länge det finns en enskild person att lägga ansvaret på. Detta motiveras av att den juridiska personen ses som en utvidgning av företagarens personliga område samt av att företagaren är den som har störst möjlighet att se till att verksamheten bedrivs lagenligt, då denne har resurser, överblick och möjligheter att fördela arbetet. Och även om ett befäl har tilldelats en arbetsuppgift skulle befälhavaren enligt Jareborg kanske kunna bli ansvarig för att han inte sett till att uppgiften utförts.¹⁷⁴ Tillsynsansvaret återkommer alltså här, och sköts inte detta ansvar kan straffrättsligt ansvar inträda.

Man skulle behöva konstruera ett helt nytt brottsbegrepp för att hålla en juridisk person i sig straffrättsligt ansvarig. En juridisk person är ju endast en figur med avsaknad av samvete. En sådan konstruktion skulle enligt Företagsbrottsutredningen kunna bestå i att ett särskilt brottsbegrepp infördes för juridiska personer. Enligt deras förslag kan en juridisk person anses ha begått brott om *”det sker en överträdelse av en straffbestämmelse inom dess verksamhet och överträdelsen kan tillräknas någon som kan anses vara knuten till den juridiska personen [...]”*. Fördelen med ett nytt brottsbegrepp för juridiska personer skulle vara att kraven på subjektiv täckning kan frångås, något som enligt utredningen skulle innebära att det finns möjlighet lägga straffansvar på juridiska personer trots att ingen fysisk person har gjort sig skyldig till brott.¹⁷⁵

Det var en mycket bra åtgärd att vattenföroreningsavgiften höjdes år 2001. Höjningen borde verka förebyggande då ett olagligt utsläpp ofta resulterar i vattenföroreningsavgift. Problemet är att upptäcktsrisken vid oljeutsläpp är relativt låg – något som kan resultera i att den förebyggande effekten uteblir.

Förverkande är ju som nämnts ovan endast tillämpligt vid brottsbalksbrott och inte vid brott mot VflL. Dessutom är det vinningen som uppstår i samband med ett brott som skall förverkas, och vinningen är ju inte fartyget i sig utan exempelvis de pengar som intjänas när fartyget fraktar olja i stället för att ligga i hamn för rengöring av oljetankarna. Men det hade varit önskvärt att kunna förverka ett fartyg i avvaktan på att exempelvis vattenföroreningsavgiften erlades. Detta hade förhindrat fler utsläpp från att det aktuella fartyget innan avgiften betalats. Dessutom borde de ha en mycket avskräckande effekt då rederierna hade riskerat att bli utan sina fartyg under vissa perioder. Något som skulle resultera i att de förlorade pengar då de inte kan gå i trafik. Men en sådan lösning hade också kunnat leda till problem – var skall ansvarig myndighet förvara dessa förverkade fartyg? Det skulle också kunna resultera i att ansvarig myndighet samlar på sig många gamla fartyg som man inte blir av med, då det för redare eller ägare kunde bli ett sätt att göra sig av med gamla fartyg på.

¹⁷⁴ Jareborg, *Allmän kriminalrätt*, s. 142.

¹⁷⁵ SOU 1997:127, s. 236f.

Oljeutsläppsutredningen anser att inställningen till påföljdsval och straffvärde för olagliga oljeutsläpp behöver skärpas. Hur strängt straffet skall vara beror bl.a. på vilka intressen straffbestämmelsen skall skydda, hur allvarligt miljön skadats genom oljeutsläppet, om gärningsmannen handlat med uppsåt eller av oaktsamhet. Försvårande omständigheter kan vara att gärningen begåtts systematiskt, varit omfattande, inneburit stora risker för människors hälsa, miljön och utrotningshotade djur eller växtarter. Vissa gärningar bör anses vara så allvarliga att frihetsberövande påföljd kan ådömas, t.ex. att med uppsåt släppa ut stora mängder olja för ekonomisk vinning.¹⁷⁶ Och även om en ansvarig person döms är påföljderna för denne oproportionerligt låga jämfört med den ekonomiska styrkan det aktuella företaget besitter.¹⁷⁷ Ett flertal remissinstanser var också positivt inställda till en skärpt lagstiftning vid olagliga oljeutsläpp, bl.a. Kustbevakningen,¹⁷⁸ Svenska Petroleuminstitutet¹⁷⁹ och Sveriges Advokatsamfund.¹⁸⁰ I USA har man stränga regler för dem som förorenar havet. En fartygsägare kan få ett *Certificate of Financial Responsibility (COFR)* som visar att han har förmåga att betala för sanering och skador som skett p.g.a. ett oljeutsläpp från hans fartyg. Med några få undantag skall fartyg som transporterar olja inom den exklusiva ekonomiska zonen (oavsett storlek på fartyget) rätta sig efter COFR-reglerna för att få verka i amerikanska vatten. Ett fartyg som har en bruttodräktighet på mer än 3000 ton kan få betala upp till 10 miljoner dollar för sanering och skadekostnader. Och den ägare som inte rättar sig efter COFR-reglerna kan få sitt fartyg belagt med förbud att gå in i amerikanska hamnar, han kan få betala böter på upp till 32 500 dollar per dag och hans fartyg kan förverkas.¹⁸¹ Kanske något för svenska myndigheter att ha i åtanke vid arbetet med att förbättra skyddet mot oljeutsläpp.

¹⁷⁶ Prop. 2000/01:139, s. 127.

¹⁷⁷ SOU 1997:127, s. 95.

¹⁷⁸ Kustbevakningens remissvar, s. 4.

¹⁷⁹ Svenska Petroleuminstitutets remissvar, s. 3.

¹⁸⁰ <http://www.advokatsamfundet.se/platform/components/upload/consume/streamFile.asp?id=514> 2005-04-12.

¹⁸¹ http://www.uscg.mil/hq/npsc/About%20Us/vessel_certification.htm 2005-08-25.

5 Ansvarighet i praktiken

5.1 Bevismöjligheter

För att ett olagligt oljeutsläpp skall anses ha förekommit skall det vara klarlagt från vilket fartyg utsläppet skett, att utsläppet bestått av mineralolja (dvs. inte vegetabilisk olja) och att utsläppet varit av otillåtet slag.¹⁸² Bevisningen är dock ofta ett problem när det gäller åtal vid olagliga utsläpp, men trots detta bör det enligt Oljeutsläppsutredningen inte vara aktuellt att sänka beviskraven. Lika viktigt är det dock att det inte ställs högre krav på bevisningen i mål angående olagliga oljeutsläpp än vid annan brottslighet.¹⁸³

5.1.1 Beslag och husrannsakan

Lag om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning hänvisar till VflL:s 11 kapitel i fråga om kustbevakningstjänstemäns befogenheter att vidta åtgärder vid misstanke om olagliga oljeutsläpp från fartyg.¹⁸⁴ Kustbevakningen får besluta om att inleda en förundersökning om man misstänker att olja olagligen släppts ut.¹⁸⁵ För att kunna bevisa detta kan föremål som kan antas ha betydelse för brottsutredningen tas i beslag.¹⁸⁶ Sådana föremål kan vara oljedagböcker, oljeprov och skeppsdagböcker. Precis som en polisman har en kustbevakningstjänsteman befogenhet att föremål i beslag vid misstanke om brott.¹⁸⁷ Han får ta föremål i beslag utan undersökningsledares eller åklagares beslut om man från Kustbevakningens sida inte får tag på någon av dessa.¹⁸⁸ För att kunna ta föremål i beslag krävs dock ett beslut om husrannsakan. Även i detta fallet har en kustbevakningstjänsteman samma befogenhet som en polisman att företa husrannsakan vid misstanke om brott.¹⁸⁹ Som vid beslag gäller att husrannsakan får företas om man från Kustbevakningens sida inte kan nå undersökningsledare eller åklagare.¹⁹⁰ Kustbevakningen har en egen undersökningsledare som inträder när ett oljeutsläpp upptäcks. Undersökningsledaren agerar fram tills det finns en person som är misstänkt för brottet. Då skall åklagare besluta om förundersökningen skall fortgå eller läggas ner.¹⁹¹ Om ett beslag har genomförts utan att undersökningsledaren eller åklagaren har beslutat om beslaget, skall en anmälan göras till undersökningsledaren eller åklagaren

¹⁸² SOU 1998:158, s. 318.

¹⁸³ SOU 1998:158, s. 390.

¹⁸⁴ 2a § LKP.

¹⁸⁵ 11 kap. 4 § första stycket VflL.

¹⁸⁶ 27 kap. 1 § RB.

¹⁸⁷ 11 kap. 6 § första stycket VflL.

¹⁸⁸ Samtal med Göran Persson, Kustbevakningen, 2005-06-27.

¹⁸⁹ 11 kap. 7 § andra stycket VflL.

¹⁹⁰ Samtal med Göran Persson, Kustbevakningen, 2005-06-27.

¹⁹¹ 11 kap. 4 § tredje stycket VflL.

som omedelbart skall pröva om beslaget skall bestå. Husrannsakan skall snarast anmälas till den som har rätt att leda förundersökningen.

5.1.2 Oljeprov

Oljeprov är ett annat sätt att säkra bevisning vid ett konstaterat utsläpp.¹⁹² Enligt VifL får polismyndighet, Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser ta oljeprov ombord på ett fartyg för att undersöka varifrån utsläppet har kommit.¹⁹³ Behöver ett oljeutsläpp förebyggas, begränsas eller bekämpas får även Kustbevakningen ta oljeprov.¹⁹⁴ Oljeprov tas för att kunna bevisa att den utsläppta oljan kommer från ett visst fartyg. Provet tas från utsläppet och från fartyget och jämförs sedan – proverna skall då vara identiska. Denna identitet kan dock vara svår att få fram. Har utsläppet exempelvis skett från maskinrummet kan det vara en blandning av olika oljor som släppts ut. Det kan också vara svårt att finna stället ombord varifrån oljan släppts ut och det kan leda till att ett stort antal oljeprov måste tas. Är det så att identitet inte fås fram mellan de olika oljeprovorna behöver det dock inte automatiskt tolkas som att oljeutsläppet inte kom från det aktuella fartyget.¹⁹⁵

För att analysera om ett oljeprov består av mineralolja kan det räcka med en enkel analys, men för att bevisa att utsläppet kommer från ett visst fartyg krävs kemiska analyser. Idag används framför allt en metod som är en kombination av gaskromatografi och masspektrometri, den s.k. GC/MS-metoden. Här kan man få fram mycket information från ett enda oljeprov, bl.a. ”fingeravtryck” av oljan, ett s.k. spektrogram. Analysen är dock tidskrävande och kostsam. Analyser av oljeprov görs av Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL).¹⁹⁶

5.1.3 Teknisk bevissäkring

De flesta oljeutsläpp till sjöss upptäcks i samband med flygspaning med Kustbevakningens flygplan. Utsläppen observeras visuellt men på flygplanen finns även diverse teknisk utrustning som används för att underlätta upptäckt och registrering av utsläppen.¹⁹⁷

5.1.3.1 Visuell observation

Visuell observation är den mest använda metoden för att fastställa och bedöma ett oljeutsläpp. Det kan göras från flygplan och helikoptrar, från fartyg nära utsläppet och från observatörer på land. Man tittar på oljeutsläppets färg, bl.a. för att bedöma utsläppets tjocklek, och man kan

¹⁹² SOU 1998:158, s. 247.

¹⁹³ 7 kap. 5 § och 11 § andra stycket VifL.

¹⁹⁴ SOU 1998:158, s. 220.

¹⁹⁵ SOU 1998:158, s. 393.

¹⁹⁶ SOU 1998:158, s. 262f.

¹⁹⁷ SOU 1998:158, s. 257.

också göra en uppskattning av utsläppets volym.¹⁹⁸ Oljans beteende i vattnet kan också studeras. Härigenom går det att avgöra vilken slags olja det rör sig om, då olika oljor uppför sig på olika sätt. Lätta (lågviskösa)¹⁹⁹ oljor, t.ex. bensin, sprider sig snabbt över stora ytor och tjockare (högviskösa) oljor, exempelvis tjockolja, asfalt och paraffiner, omvandlas till klumpar. Lätt olja avdunstar också snabbare än en tjockare olja. Men det inte bara viskositeten på oljan som avgör dess spridning och avdunstning. Även vindhastighet, strömförhållanden, vågornas rörelser, vatten- och lufttemperatur samt graden av solbestrålning påverkar.²⁰⁰ Oljeutsläpp som har en oljehalt av 15 ppm eller lägre kan inte upptäckas visuellt. Inte heller utsläpp med en oljehalt mellan 15-100 ppm kan observeras från luften under normala flygförhållanden.²⁰¹

5.1.3.2 "Back-tracking"

Det går att matematiskt beräkna ett oljeutsläpps förflyttning och utspridning. Man ser då till vind- och strömförhållanden, vågmönster och hur oljan förändras i vattnet. "Back-tracking" används för att förutsäga spridningen av ett oljeutsläpp när det skall bekämpas, för att kunna beräkna var utsläppet skett och hur det förflyttat sig därifrån. Uträkningarna kan sedan kombineras med registreringar av fartygs rörelser. Ett fartyg som vid utsläppstidpunkten befann sig i närheten av utsläppsplatsen och som kan identifieras kan bli misstänkt för utsläppet om ytterligare bevisning finns att tillgå.²⁰²

5.1.3.3 Sidspanande radar

Sidspanande radar (SLAR) används för att upptäcka oljeutsläpp. Det bildas s.k. kapillärvågor på vattenytan men dessa vågor försvagas när olja lägger sig som en hinna på vattenytan. Detta leder till att det aktuella området blir blankare än den omgivande havsytan. Radarstrålar som sänds ut återkastas normalt av reflexionen i vågorna, men p.g.a. oljehinnan dämpas denna reflexion och endast en liten eller ingen signal återkastas till flygplanet.²⁰³ En sådan här radar når cirka 30 km på var sida om flygplanet och, beroende på flygplanets hastighet, täcker den en yta på ungefär 15 000 km² per timme.²⁰⁴

5.1.3.4 Infraröd/ultraviolet scanner

Infraröd/ultraviolet scanner (IR/UV-scanner) används för att undersöka oljeutsläpp. IR-scannern registrerar skillnaden i infraröd strålning från vattenytan. Olja dämpar strålningen från vattnet och tjockare oljepartier

¹⁹⁸ <http://www.kustbevakningen.se/ra/ratjanst/evcourt/figurlista.htm> 2005-01-20.

¹⁹⁹ Viskositet är ett mått på en vätskas trögflutenhet.

²⁰⁰ SOU 1998:158, s. 258.

²⁰¹ SOU 1998:158, s. 260.

²⁰² SOU 1998:158, s. 262.

²⁰³ SOU 1998:158, s. 259.

²⁰⁴ <http://www.kustbevakningen.se/ra/ratjanst/evcourt/figurlista.htm> 2005-01-20.

dämpar mer än tunnare partier. Härigenom kan information fås om tjockleksvariationerna i ett utsläpp.²⁰⁵

UV-ljus från solen reflekteras av oljan och vattenytan. UV-utrustningen används för att registrera detta ljus, eftersom en oljehinna reflekterar ljuset bättre än den rena vattenytan. Det går dock inte att utläsa hur tjock oljehinnan är, och hela oljeutsläppet visas. IR- och UV- scanner kompletterar därför varandra.²⁰⁶

5.1.3.5 Lågljus-TV-kameror och ultralågljussystem

Lågljus-TV-kameror (LLTV) och ultralågljussystem (ULLIS) används för att göra det lättare att identifiera fartyg vid dåliga ljusförhållanden (då visuella observationer är svårare). ULLIS är ett kamerasystem som bygger på att en kamerabild databehandlas – något som kan resultera i att fartygets namn kan avläsas.²⁰⁷

5.1.3.6 Laserflourosensor

För att ett utsläpp skall anses som olagligt måste det bl.a. ha bestått av mineralolja, och genom att använda laserflourosensor (LSF) går det att till 100 procent avgöra om utsläppet består av just mineralolja.²⁰⁸

5.2 Ansvariga myndigheter

5.2.1 Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen

Sjöfartsverket är tillsynsmyndighet på sjöfartens område och den myndighet som har huvudansvaret för tillsynen av VifL:s bestämmelser.²⁰⁹ Inom Sjöfartsverket är det Sjöfartsinspektionen som ansvarar för tillsynen. Denna styrs i huvudsak av fyra lagar: fartygssäkerhetslagen, VifL, arbetsmiljölagen och lagen om sjöfartsskydd. Sjöfartsinspektionen genomför årligen ca 4000 besiktningar, inspektioner och kontroller. Sjöfartsinspektionen kan också delegeras tillsyn. Till exempel har Sjöfartsverket enligt ett EU direktiv²¹⁰ avtal med fem erkända klassificeringssällskap, bl.a. Det Norske Veritas och Lloyd's Register. Dessa avtal reglerar tvingande besiktningar och utfärdande av certifikat för fartyg i internationell trafik. Enligt internationella konventioner har varje flaggstat ett ansvar för att fartyg under dess flagga ska ha vissa certifikat samt undergå besiktningar enligt bestämda tidsplaner. Det är inom ramen för dessa konventioner som en

²⁰⁵ SOU 1998:158, s. 259.

²⁰⁶ SOU 1998:158, s. 259.

²⁰⁷ SOU 1998:158, s. 260.

²⁰⁸ SOU 1998:158, s. 260.

²⁰⁹ SOU 1998:158, s. 511.

²¹⁰ Dir. 94/57/EC (OJ L 319, 12/12/1994, s. 20-27).

delegering av vissa moment till klassificeringssällskapen gjorts.²¹¹ Sjöfartsinspektionen får belägga ett fartyg med nyttjandeförbud, dvs. fartygets resa får förbjudas, om fartyget inte är sjövärdigt för resa, att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan eller att rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation.²¹²

5.2.2 Kustbevakningen

Kustbevakningen är den myndighet som övervakar att aktuell lagstiftning till sjöss följs. Deras verksamhet är indelad i olika områden, bl.a. polisiär verksamhet, tullkontroll, fiskeriövervakning, sjötrafikövervakning och sjösäkerhetsarbete samt miljöövervakning. Den polisiära verksamheten bedrivs inom samtliga ovan nämnda områden om misstanke om brott föreligger, exempelvis vid ett oljeutsläpp. En tjänsteman på Kustbevakningen har i dessa fall samma befogenheter som en polis att exempelvis hålla förhör, gripa någon och genomföra husrannsakan.²¹³ Kustbevakningens miljöövervakning omfattar bl.a. regler om förbud mot vattenförorening, och då även oljeutsläpp från fartyg. Miljöövervakningen sker genom rutinpatrullering med Kustbevakningens flygplan och är koncentrerad till de stora farledsstråken, men övervakning genomförs även genom särskilda insatser, både nationellt som internationellt.²¹⁴

Kustbevakningen har beredskap beträffande miljöräddning till sjöss. Deras miljöskyddsfartyg är ofta försedda med utrustning för oljeupptagning och länsor för att begränsa oljespridningen. Och genom Kustbevakningens flyg som tidigt kan upptäcka ett oljeutsläpp kan Kustbevakningen ofta bekämpa oljan innan den når stränderna. Detta arbetssätt leder till minskade skador på miljön och är också mera tids- och kostnadseffektivt än att tvingas ta hand om olja som nått stranden. Antalet miljöskyddsinsatser uppgår till cirka 40 per år.²¹⁵

Kustbevakningen har begränsade befogenheter att utöva tillsyn med stöd av VifL. Det är framför allt i situationer då exempelvis ett fartyg släpper ut olja och det behövs snabba åtgärder för att begränsa utsläppet. Kustbevakningen kan fatta beslut om förbud och förelägganden beträffande fartyg, men har inte någon allmän befogenhet att företa inspektioner.²¹⁶ Man har dock befogenhet att granska fartygs oljedagböcker eller andra handlingar rörande hanteringen av skadliga ämnen ombord.²¹⁷

²¹¹ http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage___1648.aspx 2005-05-26.

²¹² http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage___301.aspx 2005-05-26.

²¹³ 2 § 1, 3 och 4 punkterna LKP.

²¹⁴ <http://www.kustbevakningen.se> 2005-05-26.

²¹⁵ <http://www.kustbevakningen.se> 2005-05-26.

²¹⁶ SOU 1998:158, s. 514.

²¹⁷ 5 kap. 2 § 1 st. VifL.

5.2.3 Åklagarmyndigheten

Åklagarmyndigheten har en enhet som sysslar med miljöbrott, Miljöbrottsenheten vid Riksåklagarens kansli i Stockholm, samt specialiståklagare som särskilt handlägger miljöbrottsärenden vid ett antal av landets åklagarkammare. Totalt är det cirka 20 åklagare som arbetar med miljöbrott. Anmälningar om miljöbrott kommer från länsstyrelser och kommuner i deras egenskaper av tillsynsmyndigheter men också från allmänheten, polisen och Kustbevakningen.²¹⁸

5.2.4 Polisen

Polisen genomför förundersökningar efter att anmälan inkommit till åklagarkammaren oftast från länsstyrelsen eller från kommunernas miljöenheter. Polismän med specialutbildning handlägger utredningarna.²¹⁹

5.2.5 Statens räddningsverk

Räddningsverket skall förmedla kunskap och arbetar med föreskrifter och råd för att antalet olyckor skall minska.²²⁰ Räddningsverket utfärdar regler för bland annat brandskydd, transporter av farligt gods och säker hantering av brandfarliga och explosiva varor. Räddningsverket har också ett internationellt samarbete och är delaktiga i att skapa enhetliga regler och direktiv inom EU.²²¹ Räddningsverket arbetar också med att minimera den miljöbelastning som kan förorsakas av olyckor.²²² Vid oljeutsläpp har Räddningsverket utrustat fem mobila oljeskyddsförråd i olika delar av landet. Denna materiel ska komplettera kommunernas egna resurser när dessa inte räcker till. Förråden finns i Botkyrka, Vänersborg, Karlskrona, Umeå och på Gotland.²²³ Vid ett oljeutsläpp till sjöss skall räddningstjänsten kunna förstärka sina resurser med materiel från Räddningsverkets oljeskyddsförråd.²²⁴ Ett oljeutsläpp orsakar, förutom skador på miljön, också kostnader för stat och kommun. En kommun har rätt till statlig ersättning om man haft kostnader för sanering på grund av oljeutsläpp, och under 2003 var de statliga utgifterna för detta 22 miljoner kronor. Det är Räddningsverket som reglerar kommunernas ersättningskrav.²²⁵ Dessutom har Kustbevakningen kostnader för bekämpning av olja och kommunerna har kostnader för räddningstjänst när oljeutsläpp inträffat inom ett område som kommunen är ansvarig för.²²⁶

²¹⁸ <http://www.aklagare.se/nyweb3/Miljo.htm> 2005-05-26.

²¹⁹ <http://www.polisen.se/inter/nodeid=8200&pageversion=1.html> 2005-05-26.

²²⁰ http://www.srv.se/templates/SRV_Page___190.aspx 2005-05-26.

²²¹ http://www.srv.se/templates/SRV_AreaPage___212.aspx 2005-05-26.

²²² http://www.srv.se/templates/SRV_AreaPage___5747.aspx 2005-05-26.

²²³ http://www.srv.se/templates/SRV_AreaPage___1997.aspx 2005-05-26.

²²⁴ http://www.srv.se/templates/SRV_Page___1999.aspx 2005-05-26.

²²⁵ 7 kap. 2 § Lag om skydd mot olyckor, 7 kap. 3 § Förordning om skydd mot olyckor.

²²⁶ Prop. 2000/01:139, s. 42.

5.3 Domar

5.3.1 Överklagande av vattenföroreningsavgift

I november 2002 släppte fartyget *LPG Coral Isis* ut olja i havet, och för detta blev de påförda vattenföroreningsavgift av Kustbevakningen. Denna avgift överklagades till tingsrätten av rederiet, som i första hand yrkade att beslutet om vattenföroreningsavgift skulle upphävas och i andra hand att vattenföroreningsavgiften efterges eller nedsättas. Bakgrunden till utsläppet var att maskinchefen hade beordrat två maskinelever att pumpa över olja från en tank till en annan. Eleverna startade pumpen men glömde sedan bort den, vilket resulterade i överfyllning av tanken och att cirka 100-150 liter olja rann ut i havet. Enligt rederiets delegationsordning var maskinchefen ansvarig för all verksamhet inom maskinavdelningen och för miljöskyddsåtgärder. Enligt tingsrätten var oljeutsläppet obetydligt och redan det var tillräckligt för att inte ålägga rederiet vattenföroreningsavgift. Dessutom hade besättningen, så fort överfyllningen upptäcktes, genast vidtagit alla de åtgärder som kunde begäras för att olja inte skulle komma ut i vattnet och omedelbart anmält händelsen till Kustbevakningen. Tingsrätten ansåg att den vattenföroreningsavgift rederiet påförts skulle efterges.²²⁷ Man ansåg att det stod ”i direkt strid med det intresse som lagstiftningen avser att skydda”, och att risken ju var ”uppenbar att liknande incidenter över huvudtaget inte anmäls om det blir känt i sjöfartskretsar att vattenföroreningsavgift döms ut i fall som det förevarande”.²²⁸

Tingsrätten ansåg alltså att oljeutsläppet var obetydligt och därför skulle inte vattenföroreningsavgift erläggas. Men vattenföroreningsavgift tas ut oavsett hur liten mängd olja som släppts ut i havet.²²⁹ Fartygets bruttodräktighet framgår inte av domen, men ponera att den inte var mer än 3000 ton och oljeutsläppet var 100-150 liter – vattenföroreningsavgiften skulle då bli 77 400 kronor (år 2002).²³⁰ Vattenföroreningsavgiften får nedsättas eller efterges endast om den med hänsyn till omständigheterna framstår som oskälig. Förhållandena skall alltså ha varit sådana att det inte har funnits något annat alternativ för redaren eller befälhavaren än att släppa ut olja, till exempel om utsläppet har orsakats av en olyckshändelse och utsläppet har begränsats så långt det är möjligt.²³¹

Tingsrätten menade också avgift inte skulle erläggas eftersom besättningen hade vidtagit alla åtgärder som kunde begäras för att olja inte skulle komma ut i havet. Men olja kom ut i havet och det var också klarlagt vem som var ansvarig för detta. Jag anser att de båda eleverna och maskinchefen kunde ha dömts för att de av oaktsamhet släppt ut olja enligt 10 kap. 1 § VlfL. Eleverna därför att det var de som utförde gärningen och maskinchefen för

²²⁷ 8 kap. 4 § VlfL.

²²⁸ Mål nr B 578-03.

²²⁹ 8 kap. 3 § VlfL.

²³⁰ Se tabell, 8 kap. 3 § VlfL.

²³¹ Prop. 2000/01:139, s. 68.

att han enligt rederiets delegationsordning hade ansvaret för all verksamhet inom maskinavdelningen och för miljöskyddsåtgärder. Utsläppet orsakades inte av en olyckshändelse utan av slarv. Enligt tingsrätten var risken stor att liknande incidenter inte skulle anmäls om det blev känt att vattenföroreningsavgift dömts ut i ett fall som det förevarande. Visst är det så, men jag anser att man inte kan undvika att utdöma straff p.g.a. denna anledning. Då får man i stället öka resurserna hos kustbevakningen så att de har möjlighet att lägga fler timmar på t.ex. flygspaning än de gör idag.

Åklagaren överklagade tingsrättens dom och yrkade att rederiet skulle betala vattenföroreningsavgift. Men hovrätten konstaterade bara att varken fartygets besättning eller kustbevakningens personal hade kunnat iaktta något oljeutsläpp i havet, och om olja faktiskt släppts ut i havet var det alltså inte klarlagt och åklagarens talan lämnades därför utan bifall.²³²

5.3.2 Brott mot vattenföroreningslagen

5.3.2.1 Fall 1

Ett av Kustbevakningens flygplan var ute på spaningsuppdrag och uppmärksammade då ett oljebälte utanför Gotlands kust. När de kontaktade fartyget upphörde oljeutsläppet. Några andra tänkbara utsläppskällor upptäckte man inte från flygplanet. Enligt beräkningar uppgick utsläppet till minst 6 000 liter olja och mest 60 000 liter olja. Det var ett välskött fartyg. Enligt tingsrätten var det ostridigt att minst 6 000 liter olja släppts ut, och man ansåg att kustbevakningstjänstemännen som vittnat gav trovärdigt intryck. Deras uppgifter var tillförlitliga och hade stöd av de bilder som tagits med hjälp av radarsystemet (SLAR). Åklagarens utredning hade också stöd av SKL:s undersökning. Åklagaren har dock inte kunnat bevisa om oljan medvetet eller omedvetet kommit ut från fartyget och det sågs som en brist i åklagarens bevisning. Men tingsrätten ansåg att de två tilltalade, i sina befattningar som befälhavare och maskinchef, hade, i vart fall av oaktsamhet, brustit i den tillsyn över fartyget som följde av deras tjänster och som hade behövts för att förhindra att oljan släpptes ut. Fartygets flaggstat var Cypern och när ett oljeutsläpp skett från ett fartyg som är registrerat i en främmande stat och fartyget befinner sig utanför svenskt inre vatten får inte strängare straff än böter dömas ut.²³³ Följaktligen dömdes befälhavaren och maskinchefen för brott mot 10 kap. 2 § VifL²³⁴ till dagsböter om vardera 120 st. å 30 kronor.²³⁵

²³² Mål nr B 3207-03.

²³³ 2 § BegränsningsL.

²³⁴ 10 kap. 2 § VifL – ”Till böter eller fängelse i högst två år döms befälhavaren, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte skall ske i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Om befälhavaren har delegerat ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av skadliga ämnen till ett annat befäl eller om ett visst befäl har sådant ansvar till följd av tjänstens beskaffenhet, gäller vad som nu har sagts i motsvarande mån det befälet.”

²³⁵ Mål nr B 986-04.

I detta fallet anser jag att tingsrätten gjort ett bra arbete. I stämningsansökan yrkade åklagaren på ansvar för att man uppsåtligen eller i vart fall av oaktsamhet släppt ut olja från fartyget. Tingsrätten ansåg att åklagaren inte bevisat att oljan uppsåtligen släppts ut, men att den i alla fall släppts ut av oaktsamhet. 3 600 kronor i dagsböter kan ju tyckas vara lite med tanke på den fara miljön utsattes för. De tilltalade hade dock hemadresser i Lettland och i Ryssland och en dagsbot grundas ju bl.a. på den enskildes ekonomiska förhållanden.

5.3.2.2 Fall 2

En annan dom gäller ett fiskefartyg som läckte olja när det låg vid kaj. Orsaken till oljelutsläppet var att vatten läckt in vid propellern och blandats med olja som läckt ut från rör och ventiler. Denna blandning har sedan länsumpen pumpat ut i hamnen. Ägaren till fartyget, B, hade ordnat sporadisk tillsyn för fartyget under tiden det låg vid kaj, men tillsynen sköttes inte. Tillsyningsmannen i hamnen blev, efter att fartyget legat i hamn cirka en månad, kontaktad av flera personer som uppgav att fartyget läckte olja. Vid inspektion av fartyget fann man att det var stor oordning i maskinrummet och fartyget belades p.g.a. detta med nyttjandeförbud. Orsaken till bristerna var dåligt underhåll. Tingsrätten anser att det var klarlagt att fartyget läckt olja, och tog upp att det är befälhavarens uppgift att se till att fartyget är i sjövärdigt skick och att det förblir så under resans gång. B var ägare till fartyget och befälhavare under den aktuella resan. Bristerna var sådana att han skulle ha upptäckt dem om han hade undersökt fartyget. De personer som skulle se till fartyget meddelade B att fartyget läckte olja men han företog inte några särskilda åtgärder för att förhindra fortsatt oljeutsläpp. Genom att olja läckt ut från fartyget när det legat i hamnen ansågs B brustit i sin tillsyn. De åtgärder som han vidtog för att ordna tillsynen ansågs inte ha varit tillräckliga för att förhindra utsläppet. B hade förfarit oaktsamt och han dömdes för brott mot 2 kap. 2 § 1 st VlfL²³⁶ och 10 kap. 2 § VlfL, och påföljden bestämdes enligt tingsrätten till ett kraftigt bötesstraff, 80 dagsböter å 30 kronor.²³⁷

Ägaren och befälhavaren på fartyget är finsk medborgare och fartyget är finskregistrerat. Av gärningsbeskrivningen i målet framgår endast att ”en okänd mängd dieselolja” släppts ut. Antalet dagsböter är naturligtvis relaterade till mängden utsläppt olja, vilket vi inte vet någonting om i detta fallet. Jag reagerade dock på att antalet dagsböter var högre satta i den förra domen (120 stycken) än i denna (80 stycken), då B så uppenbart brustit i sin tillsyn och varit fullständigt nonchalant till att vidta åtgärder för att begränsa utsläppet.

²³⁶ ”Inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden får olja inte släppas ut från fartyg.”

²³⁷ Mål nr B 722-04.

5.3.2.3 Fall 3

Fartyget *Celtic Venture* låg vid kaj för lossning av last när kaptenen på fartyget upptäckte olja i vattnet vid sidan av fartyget. Cirka 120 liter olja läckte ut. Enligt tingsrätten var det ostridigt att olja läckt ut och orsaken till utsläppet var läckor mellan bränsletank och ballasttank, och orsaken till läckorna var att ballasttanken var sönderrostad. P.g.a. detta har fartyget haft väsentliga brister, och det har inte varit en tillfällig olyckshändelse utan en följd av bristande tillsyn och underhåll av fartyget. Kaptenen ombord på fartyget ansågs ansvarig för utsläppet. Utsläppet ansågs som relativt omfattande, det hade medfört påtaglig risk för skada på djur och natur, hälsorisker för människor hade förelegat eftersom en badplats tillfälligt fick avstängas. För detta dömdes kaptenen till ett kraftigt bötesstraff i form av 90 dagsböter å 85 kronor för brott mot 2 kap. 2 § och 10 kap. 2 § VtFL.²³⁸

Denna dom är från tiden innan ändringarna från prop. 2000/01:139 trädde i kraft. En av dessa ändringar gällde befälhavarens utvidgade ansvar. I denna dom förekom överhuvudtaget inte någon diskussion om ett utvidgat ansvar, utan den tilltalade ansågs skyldig p.g.a. att han inte skött den tillsyn han i egenskap av kapten var ansvarig för. Här, som i många andra domar, är den tilltalade utländsk medborgare – i detta fallet var kaptenen rysk medborgare.

5.3.2.4 Fall 4

Vid det aktuella tillfället befann sig två JAS-plan i luftrummet ovanför ett fartyg och söder om detta fartyg såg de ett oljebälte. Inga andra fartyg syntes i närheten. Kustbevakningen larmades och oljeprov togs. Den allmänna skötseln och underhållet på fartyget var bra. Något behov av att göra sig av med olja fanns inte. Tingsrätten fann, mot bakgrund av de uppgifter som flygarna lämnat och den analys som SKL (statens kriminaltekniska laboratorium) gjort av oljeprovorna, att oljeutsläppet i fråga kom från det aktuella fartyget. Tingsrätten kunde dock inte hitta något motiv till utsläppet men menade att det möjligen kunde ha skett oavsiktligt. Enligt tingsrätten har då åklagaren inte förmått styrka brott och åtalet ogillades.²³⁹

Enligt min mening är det en något märklig dom. Detta fall har likheter med *fall 1* så tillvida att i den domen var det bevisat att olja släppts ut från det aktuella fartyget, men åklagaren kunde inte bevisa om oljan medvetet eller omedvetet kommit ut från fartyget. Enligt domstolen hade de tilltalade i vart fall av oaktsamhet brustit i tillsynen över fartyget som följde av deras tjänster och som hade behövts för att förhindra att olja släpptes ut. I detta fallet hade åklagaren hade i sin gärningsbeskrivning angett att maskinchefen ”uppsåtligt, eller i vart fall av oaktsamhet” släppt ut olja. Tingsrätten ansåg att utsläppet visserligen kom från fartyget i fråga men att det kunde ha skett *oavsiktligt*. Det står alltså klart att olja släppts ut, oljeprovorna från havet är överensstämmande med oljeprovorna från fartyget och åklagarens

²³⁸ Mål nr B 1303-99.

²³⁹ Mål nr B 477-01.

påstående stöds av SKL:s undersökningar. Ändå ogillas åtalet. Jag är benägen att hålla med åklagaren som i ett yttrande i domen skriver ”om inte annat kan styrkas än att utsläppet berott på olyckshändelse är ändå” befälhavaren och maskinchefen ”skyldiga att begränsa utsläppet så långt som möjligt och det har de ej gjort. Jag förutsätter att de tilltalade hävdar att de inte lagt märke till något utsläpp och därför självfallet inte kunnat begränsa skadeverkningarna. Jag påstår att just detta förhållande att ha så bristande rutiner att man inte lägger märke till att utsläpp av olja sker innefattar brottslig oaktsamhet”.²⁴⁰

Sammanfattningsvis kan sägas att det ofta är utlandsregistrerade fartyg med utländsk besättning som är åtalade. Dagsböterna är generellt sett låga. Den tilltalades ekonomiska situation går naturligtvis inte att påverka, men det är lågt antal dagsböter som döms ut i förhållande till brottets svårighetsgrad. Domstolarna har möjlighet att döma till fängelse för brott mot VlfL, men det har inte förekommit i någon av de domar jag har tagit del av. Enligt min mening förekommer det mycket stora skillnader i synen på om mängden utsläpp olja är ett stort eller ett litet utsläpp.

5.3.3 Statistik

Nedan följer två tabeller som visar på trenderna vid brott mot VlfL. Beträffande tabell 1 får man ha i åtanke att de uppklarade brotten i stor utsträckning är brott som är anmälda tidigare år. Så det går inte att jämföra siffrorna från anmälda brott ett år med siffrorna från uppklarade brott samma år. Men den stora skillnaden mellan antalet anmälda brott och antalet uppklarade brott visar sig ändå.

Det är stora skillnader i antalet anmälda brott 2000 och 2001 jämfört med 2002-2004. På Brottsförebyggande Rådet hade man ingen förklaring till detta. Kanske kunde det vara så att en del anmälda brott inte kommit in i systemet. Att antalet anmälda brott pendlar framgår tydligt av tabellen i 2 kapitlet, men inte riktigt i den omfattning som visar sig i tabellen nedan. Jag har inte heller någon förklaring till siffrorna, men valde att ta med dem trots att de är något missvisande.

²⁴⁰ Mål nr B 477-01.

Tabell 1

	Anmälda brott	Uppklarade brott	Fällande domar	Straff-föreläggande	Åtals- underlåtelse
2000	117	15	-	1	-
2001	141	23	4	2	-
2002	33	32	-	4	1
2003	8	18	3	4	-
2004	14	10	3	3	-

Antal anmälda oljeutsläpp samt antal personer som lagförts för brott mot VlfL.
Källa: Leif Petersson, BRÅ.

Tabell 2

Brottskod 8014- Lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg

Count

	besgrp		Total
	Strafförel äggande	Åtal	
Inkomna 1998	0	0	2
1999	0	0	1
2000	0	2	40
2001	3	3	62
2002	6	2	93
2003	2	2	72
2004	1	2	126
2005	0	0	35
Total	12	11	431

Källa: Tony Winkler, Riksåklagarens kansli, Åklagarmyndigheten.

Läs tabellen så här:

1998 kom det in 2 misstankar rörande brott av aktuell (8014) karaktär. Samma år togs det inga beslut beträffande åtal eller strafföreläggande för aktuellt brott.

2002 kom det in 93 brottsmisstankar. Samma år togs det beslut om 6 strafförelägganden och 2 åtal. Dessa beslut behöver inte vara kopplade till de misstankar som kom in 2002 utan det kan t.ex. röra sig om åtalsbeslut i ett ärende från 2000.

6 Diskussion och analys

Olagliga oljeutsläpp från fartyg är ett mycket stort problem i hela världen, och det arbetas på många fronter för att försöka komma till rätta med det. Samtidigt har vi en ständigt ökande oljekonsumtion i världen vilket oundvikligen leder till fler oljetransporter. Dagens befintliga lagstiftning är nog tillräcklig för att stoppa de olagliga utsläpp som sker, men det kommer alltid att finnas personer med rymligt samvete som rengör sina oljetankar till havs hellre än att lägga tid på att rengöra dem vid mottagningsstationer.

Som nämnts ett flertal gånger i denna uppsats är ansvarighetsfrågorna svåra att komma till rätta med och det många förundersökningar läggs ner eller inleds inte över huvudtaget. För att ett brott skall kunna styrkas måste utsläppet, som nämnts ovan, bestå av mineralolja, det måste vara klarlagt att oljan kommer från det misstänkta fartyget och någon måste kunna göras straffrätligt ansvarig för utsläppet. Då många besättningar är utländska kan en ytterligare en orsak att lägga ner förundersökningen vara att den misstänkte lämnat landet och inte förväntas återkomma. Sedan förändringarna av VifL genomförts har det dock blivit lättare för bl.a. Kustbevakningen att utreda eventuell brottslighet. En omorganisation har gjort att Kustbevakningen gör en större del av utredningarna idag än tidigare och man har givits fler befogenheter vid utredningsarbetet. Kan dessutom involverade myndigheter – tillsynsmyndigheter, polis, kustbevakning, åklagare etc. – samarbeta med varandra kan bekämpningen av oljeutsläpp bli ändå effektivare. Dessutom har det genom befälhavarens utvidgade ansvar i VifL blivit lättare att få fram ansvarssubjekt.²⁴¹ Men allt är ändå i slutändan en ekonomisk fråga. Det är dyrt att bygga nya dubbelskroviga fartyg – alltså används de gamla enkelskroviga så länge det går, det kostar mycket pengar att ligga i hamn och rengöra tankarna – alltså släpps oljan ut i havet och så vidare. Ljusglimten i det hela är dock att de flesta som idag arbetar med oljeutsläppsfrågorna är medvetna om problematiken och mycket görs som sagt, både nationellt och internationellt, för att hitta lösningar på situationen.

I de nya miljömålen för Sverige finns förslag på att utsläppen av bl.a. olja skall minimeras och ”vara försumbara” senast år 2010. Detta skall ske genom skärpt lagstiftning och ökad övervakning av Kustbevakningen från luften och till sjöss.²⁴² Kustbevakningen får också ökade resurser genom att tre nya flygplan levereras under år 2007 och två nya fartyg som bl.a. kan användas vid oljeutsläpp skall levereras år 2007-08.²⁴³ Så det verkar trots allt som det går åt rätt håll, men det kommer att ta tid.

²⁴¹ Samtal med Kristina Falk Strand, Kustbevakningen, 2005-05-11.

²⁴² *Kusten. Aktuellt från Kustbevakningen*. Sommaren 2005, s. 3.

²⁴³ A.a., s. 13.

Källförteckning

Offentligt tryck

Förenta Nationernas Havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS).

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

1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage).

Köpenhamnsavtalet (1971 års överenskommelse mellan Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige angående samarbete i fråga om åtgärder mot oljeföroreningar, omarbetat 1993)

1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och dess ändringsprotokoll från 1978 (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 1973/78).

Beredskapskonventionen (1990 års International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, OPRC)

Regler för *Certificate of Financial Responsibility* finns i the Oil Pollution Act, Title 33, Chapter I, Part 138.

Direktiv 93/75/EG.

Minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods.

Direktiv 94/57/EC

Gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

Direktiv 95/21/EG.

Tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten.

Beslut nr. 2850/2000/EG.

Rättegångsbalk (1942:740).
Brottsbalk (1962:700).
Lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.
Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.
Lag (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.
Jaktlag (1987:259).
Fartygssäkerhetslag (1988:49).
Fiskelag (1993:787).
Sjölag (1994:1009).
Lag (1994:1219) om den europeiska konventionen ang. skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.
Lag (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.
Miljöbalk (1998:808).
Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.
Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor.

Sjöfartsverkets författningssamling 1985:19.

SOU 1997:127, *Straffansvar för juridiska personer*.
SOU 1998:158, *Att komma åt oljeutsläppen*.
Prop. 1994/95:28, *Höjning av vattenföroreningsavgiften*.
Prop. 2000/01:139, *Åtgärder mot förorening från fartyg*.

Remissvar

Kustbevakningens remissvar till SOU 1998:158, *Att komma åt oljeutsläppen*. Diarienummer 5508-133/99:8. 1999-04-28.

Svenska Petroleuminstitutets remissvar till SOU 1998:158, *Att komma åt oljeutsläppen*. 1999-05-04.

Länsstyrelsen Västra Götalands remissvar till SOU 1998:158, *Att komma åt oljeutsläppen*. Diarienummer 240-4903-99. 1999-05-06.

Doktrin

Clark, R.B, *Marine Pollution*, fifth edition, Oxford University Press, Oxford 2003.

Jareborg, Nils, *Allmän kriminalrätt*, Iustus Förlag AB, Uppsala, 2001.

Jareborg, Nils; *Straffrättens gärningslära*, upplaga 1:1, Nordsteds Juridik, Stockholm, 1995.

Jönsson, Sverker; *Straffansvar och modern brottslighet, en idékritisk studie av straffansvar för juridiska personer*, Iustus Förlag AB, Uppsala, 2004.

Malanczuk, Peter; *Modern introduction to international law*, seventh edition, Routledge, London, 1997.

Thornstedt, Hans; *Om företagaransvar. Studier i specialstraffrätt*, Stockholm 1948.

Examensarbeten

Robert Bärwald, *Bevisprövningsprocessen – med fördjupning på värdering av muntliga utsagor inför rätta samt en analys av ”Höganäsmålet”*
Examensarbete 20 poäng, HT 2004, Juridiska fakulteten, Lund.

Tidskrifter

Bergendahl, Ragnar, *Förekommer straffrättsligt ansvar för annans gärning i svensk rätt?* Svensk Juristtidning 1928, s. 425-459.

Kusten. Aktuellt från Kustbevakningen. Sommaren 2005.

Sjöfartens bok 2005. Svensk sjöfarts tidning nr 25, 13 december 2004.

Internet

<http://www.advokatsamfundet.se>

<http://www.aklagare.se>

<http://www.imo.org>

<http://www.kustbevakningen.se>

<http://www.naturvardsverket.se>

<http://www.polisen.se>

<http://www.sjofartsverket.se>

<http://www.srv.se>

<http://www.uscg.mil/hq/npsc/index.htm>

Övrigt

Telefonsamtal med Kristna Falk Strand, kontroll- och brottsutredningschef, Kustbevakningen, Karlskrona. Tel. 0455-35 34 00.

Telefonsamtal med Leif Petersson, statistiker, Brottsförebyggande Rådet, Stockholm. Tel. 08-401 87 35.

Samtal med Göran Persson, Kustbevakningsinspektör, Kustbevakningen, Karlskrona. Tel. 0455-35 34 00.

Samtal och internetkontakt med Tony Winkler, analytiker, Riksåklagarens kansli, Åklagarmyndigheten, Stockholm. Tel. 08-453 66 00.

Rättsfallsförteckning

Tingrättens domar

Mål nr 1309-99.

Mål nr B 477-01.

Mål nr B 578-03.

Mål nr B 722-04.

Mål nr B 986-04.

Hovrättens dom

Mål nr B 3207-03.