

# Regeringens proposition

## 2005/06:209

:

Straffrättsliga regler mot förorening från fartyg

Prop.  
2005/06:209

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 1 juni 2006

*Göran Persson*

*Ulrica Messing*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till genomförande i svensk lagstiftning av dels direktivet 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, dels rambeslutet 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg.

Det föreslås att den svenska domsrätten utvidgas, bl.a. på så sätt att svensk domstol skall kunna döma till ansvar för ett olagligt utsläpp som har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet. En förutsättning för svensk domsrätt i sådana fall är dock att fartyget frivilligt har anlöpt en svensk hamn när det rättsliga förfarandet inleds.

Det föreslås även att det införs en möjlighet att döma till ansvar för anstiftan och medhjälp till utsläppsbrott, även i de fall där brottet inte kan straffas med fängelse. En begränsning till bötesstraff gäller nämligen när brottet har begåtts på ett utländskt fartyg utanför svenskt inre vatten, såvida det inte är fråga om en allvarlig och uppsåtlig gärning som avser förorening i territorialhavet.

Lagändringarna förslås träda i kraft den 1 januari 2007.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	5
3	Ärendet och dess beredning.....	8
4	Den internationella regleringen .....	9
4.1	Förenta nationernas havsrättskonvention.....	9
4.1.1	Allmänt .....	9
4.1.2	Olika vattenområden.....	10
4.1.3	Olika former av jurisdiktion .....	11
4.1.4	Staternas skyldighet att skydda och bevara den marina miljön .....	12
4.1.5	Staternas säkerställande av reglernas tillämpning .....	13
4.1.6	Garantier .....	14
4.2	MARPOL-konventionen.....	15
4.2.1	Allmänt .....	15
4.2.2	Utsläpp av olja m.m.....	15
5	Direktivet.....	16
5.1	Direktivets koppling till den internationella regleringen ..	16
5.2	Den internationella havsrätten sätter gränser för direktivet .....	16
5.3	Direktivets innehåll .....	17
6	Rambeslutet .....	19
7	Den nuvarande svenska rättsliga regleringen .....	23
7.1	Ansvar för förorenande utsläpp .....	23
7.2	Medhjälp, bistånd och anstiftan .....	24
7.3	Påföljder m.m.....	25
7.4	Ansvar och påföljder för juridiska personer .....	26
7.5	Behörighets- och lagföringsbestämmelser .....	26
7.6	Förundersökning och inspektioner.....	27
8	Förslag och bedömningar .....	27
8.1	Vilka fartyg omfattas?.....	27
8.1.1	En kompletterad definition av begreppet fartyg.....	27
8.1.2	Vilka fartyg skall omfattas av de nya reglerna?.....	29
8.2	Övriga definitioner i direktivet .....	29
8.3	Otillåtna handlingar och kriminaliseringsåtaganden .....	30
8.3.1	MARPOL 73/78 är genomförd i svensk rätt...30	
8.3.2	Utsläpp från fartyg inom en annan stats territorium eller ekonomiska zon och på det fria havet .....	31
8.3.3	Utsläpp till följd av skada på fartyget eller dess utrustning .....	33
8.3.4	Övriga undantag.....	34

8.4	Anstiftan och medhjälp till brott .....	35	Prop. 2005/06:209
8.5	Påföljder och försvårande omständigheter.....	36	
8.6	Ansvar och påföljder för juridiska personer .....	38	
8.7	Domsrätt på det fria havet m.m.....	41	
8.8	Övriga artiklar .....	48	
9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....	49	
10	Kostnader och andra konsekvenser .....	49	
11	Författningskommentar .....	50	
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser .....	52	
Bilaga 2	Rådets rambeslut 2005/667/RIF av den 12 juli 2005 om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg.....	63	
Bilaga 3	Promemorians lagförslag.....	67	
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser .....	69	
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag .....	70	
Bilaga 6	Lagrådets yttrande .....	73	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 1 juni 2006.....	74	
	Rättsdatablad.....	75	

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2005/06:209

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg<sup>2</sup>

dels att 1 kap. 2 § och 10 kap. 10 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 12 §, av följande lydelse.

### 1 kap. 2 §<sup>3</sup>

#### *Nuvarande lydelse*

I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet, i andra vattenområden eller i luften, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11, Celex 32005L0035).

<sup>2</sup> Lagen omtryckt 1983:463.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1996:527.

*Föreslagen lydelse*

I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, <i>undervattensfartyg</i> , fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet, i andra vattenområden eller i luften, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***10 kap.****10 §<sup>4</sup>**

Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig. *Detsamma gäller om gärningen kan föranleda ansvar*

Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

*Om ett brott enligt 1 eller 2 §*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2001:1294.

*enligt brottsbalken eller miljöbalken.*

*har begåtts på ett utländskt fartyg inom en annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om*

*1. överträdelsen har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon, och*

*2. fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.*

*Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.*

*Det som anges i första–tredje styckena gäller också om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.*

## **12 §**

*Det som anges i 23 kap. 4 § brottsbalken om anstiftan och medhjälp till brott skall gälla i fråga om en gärning som är straffbelagd enligt denna lag även om fängelse inte kan dömas ut för gärningen på grund av bestämmelserna i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

### 3 Ärendet och dess beredning

Den 12 juli 2005 antogs dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, i fortsättningen benämnt *direktivet*, dels rådets rambeslut 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg, i fortsättningen benämnt *rambeslutet*. Direktivet finns publicerat i Europeiska unionens officiella tidning (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11, Celex 32005L0035, rättelse publicerad i EUT L 33, 4.2.2006, s. 87) och finns i svensk lydelse som *bilaga 1*. Rambeslutet finns publicerat i samma tidning (EUT L 255, 30.9.2005, s. 164, Celex 32005D0667) och finns i svensk lydelse som *bilaga 2*.

Därmed sattes punkt för en lagstiftnings- och beslutsprocess som började när Europeiska kommissionen presenterade ett förslag till direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av påföljder, inbegripet brottspåföljder, för föroreningsbrott. Mot bakgrund av att rådet inte kunde godta kommissionens första förslag att skapa ett straffrättsligt instrument inom ramen för gemenskapskompetensen, kompletterade kommissionen sitt förslag till direktiv med ett utkast till rådets rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg. Sedermera kom såväl direktivet som rambeslutet att antas.

EG-domstolen har i en dom den 13 september 2005 i mål nr C-176/03 ogiltigförklarat rådets rambeslut 2003/80/RIF om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser. Rambeslutet ansågs utgöra ett intrång i gemenskapens behörighet på miljöområdet. EG-domstolen slog fast att straffrätten och bestämmelserna om brottmålsförfarandet i princip inte omfattas av gemenskapens behörighet, men uttalade samtidigt att detta inte hindrar att en straffrättslig reglering kan ske inom ramen för första pelaren om den är absolut nödvändig för att säkerställa gemenskapsrättens effektivitet.

Efter EG-domstolens dom har kommissionen ansökt om att EG-domstolen skall ogiltigförklara det rambeslut som avses i denna lagrådsremiss. Den svenska regeringen har ansökt om att få intervensera i målet till stöd för rådet, kommissionens motpart. Regeringen har dock inte funnit att denna process bör utgöra något hinder för att genomföra rambeslutet, bl.a. mot bakgrund av att direktivet är ett s.k. minimidirektiv och därför inte utgör något hinder mot att anta sådana preciserande regleringar som finns i rambeslutet.

Under våren 2005 utarbetades en promemoria inom Näringsdepartementet med anledning av rambeslutet. Promemorian remissbehandlades och utgjorde även underlag till propositionen Antagande av rambeslut om straffrättsliga regler vid föroreningar från fartyg (prop. 2004/05:157). I propositionen föreslog regeringen att riksdagen skulle godkänna rambeslutet, vilket bifölls av riksdagen den 15 juni 2005 (bet. 2004/05:TU13 och rskr. 2004/05:292). Direktivet och rambeslutet antogs därefter av rådet för ekonomiska och finansiella frågor (EKOFIN) den 12 juli 2005.

Under hösten 2005 utarbetades inom Näringsdepartementet departementspromemorian Genomförande av direktivet och rambeslutet om



åtgärder mot förorening från fartyg (Ds 2005:43). I promemorian föreslås vissa ändringar i lagen (1980:484) om åtgärder mot förorening från fartyg. Promemorian har remissbehandlats. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2005/7720/RS).

Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Sveriges dispasschör, Åklagarmyndigheten, Kustbevakningen, Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet och Sjöfartsverket har beretts tillfälle att lämna synpunkter på ett utkast till lagrådsremiss.

Propositionen är framtagen i samarbete med vänsterpartiet och miljöpartiet.

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 4 maj 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 5*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Yttrandet finns i *bilaga 6*. I förhållande till det remitterade förslaget har det gjorts vissa ändringar av redaktionell karaktär.

## 4 Den internationella regleringen

Direktivet och rambeslutet hänvisar i flera avseenden till internationell rätt. Med detta avses framför allt Förenta nationernas havsrättskonvention och den s.k. MARPOL-konventionen om förebyggande av fartygsföroreningar. Det är därför nödvändigt att inleda med en beskrivning av de relevanta delarna i dessa två konventioner.

### 4.1 Förenta nationernas havsrättskonvention

#### 4.1.1 Allmänt

Förenta nationernas havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) från 1982 reglerar havens och havsbottens fredliga användning. Konventionen syftar till att skapa en balans mellan staters olika intressen.

Havsrättskonventionen innehåller regler om havets indelning i vattenområden och staters jurisdiktion över dessa vattenområden. Den innehåller även ett omfattande regelverk till skydd för den marina miljön. Dessa regler omfattar alla slags föroreningar från fartyg samt behandlar staters rätt respektive skyldighet att lagstifta på detta område samt när stater kan ingripa mot utländska fartyg som överträder bestämmelserna. I konventionen hänvisas på flera ställen till ”tillämpliga internationella regler och normer”, ofta med tillägget att dessa regler och normer skall ha fastställts av behörig internationell organisation eller vid en allmän diplomatkonferens. Det viktigaste organet för tillskapandet av globala regler när det gäller sjösäkerhet och skyddet av den marina miljön är

#### 4.1.2 Olika vattenområden

##### *Inre vatten*

En stats *inre vatten* utgörs av de vattenområden som ligger innanför de s.k. baslinjerna. Grundregeln är att baslinjen utgörs av lågvattenlinjen utmed kusten, s.k. normal baslinje. Ett detaljerat regelverk kompletterar denna huvudregel för fastställande av baslinjen vid t.ex. bukter, flodmynningar och öar. Skärgård och hamnar utgör generellt inre vatten i vilket kuststaten har full suveränitet.

##### *Territorialhavet*

Utanför det inre vattnet finns *territorialhavet*. Detta får sträcka sig högst tolv nautiska mil från baslinjen. (En nautisk mil är 1 852 meter.) Kuststatens suveränitet över territorialhavet inskränks av principen om utländska fartygs, inkluderande statsfartyg, rätt till s.k. oskadlig genomfart. En genomfart är enligt havsrättskonventionen oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. Genomfarten är inte oskadlig om fartyget t.ex. deltar i åtgärder som medför avsiktlig och allvarlig förorening i strid med konventionen.

##### *Sjöterritoriet*

Sveriges sjöterritorium, dvs. svenskt inre vatten och territorialhav, framgår av lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium och förordningen (1966:375) om beräkningen av Sveriges sjöterritorium. Sverige har t.ex. utnyttjat den folkrättsliga möjligheten att utsträcka det svenska territorialhavet till det område som ligger inom tolv nautiska mil från baslinjen där så är möjligt. En stats sjöterritorium bildar tillsammans med landterritoriet och luftterritoriet statens statsterritorium.

##### *Angränsande zon*

Utanför territorialhavsgränsen har stater enligt havsrättskonventionen rätt att inrätta en *angränsande zon* på upp till 24 nautiska mil räknat från baslinjen. Inom denna får kuststaten utöva kontroll för att hindra och bestraffa överträdelser av bestämmelser rörande tullar, skatter, invandring eller hälsovård. Sverige har inte inrättat någon angränsande zon. Förutsättningarna för att inrätta en sådan zon utreds emellertid för närvarande i Regeringskansliet.

##### *Ekonomisk zon*

Kuststaterna har även rätt att utanför territorialgränsen inrätta en exklusiv *ekonomisk zon*, som maximalt får sträcka sig 200 nautiska mil ut från

baslinjen. Avsikten med tillskapandet av den ekonomiska zonen var att balansera intressekonflikter mellan kuststater och flaggstater samt för att försöka komma tillrätta med problematiken kring s.k. krypande jurisdiktion, dvs. de situationer där kuststaten successivt utvidgar sin jurisdiktion. Kuststaten har inte suveränitet, som i sjöterritoriet, över den ekonomiska zonen. Zonen anses inte "tillhöra" kuststaten, men kuststaten har i zonen suveräna rättigheter i syfte att utforska och utnyttja, bevara och förvalta naturtillgångarna, vare sig dessa är levande eller icke levande, på havsbotten och i dess underlag samt i överliggande vattenområden och vad avser andra verksamheter för ekonomisk exploatering och utforskning av zonen, såsom framställning av energi från vatten, strömmar och vindar. Kuststaten har också viss specificerad jurisdiktion i denna zon. I den ekonomiska zonen råder rätten till fri sjöfart och överflygning samt rätten att lägga undervattenskablar och rörledningar, dock med de begränsningar som följer av havsrättskonventionen och andra folkrättsliga regler. Av havsrättskonventionen framgår dock att kuststaten har en omfattande befogenhet att utfärda lagar och andra författningar för att bl.a. förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg i den ekonomiska zonen.

Sverige har inrättat en ekonomisk zon genom lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon. I förordningen (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon har regeringen angett gränserna för zonen.

#### *Det fria havet*

De vattenområden som inte hör till en stats ekonomiska zon, territorialhav eller inre vatten utgör det *fria havet*. Det fria havet är öppet för alla stater, vare sig de är kuststater eller kustlösa stater. Det fria havets frihet omfattar bland annat frihet till sjöfart, frihet till överflygning, frihet till fiske och frihet till vetenskaplig forskning. Det fria havet skall vara förbehållet för fredliga ändamål. Ingen stat kan göra giltiga anspråk på suveränitet över någon del av det fria havet. Varje stat har rätt att låta fartyg, som för dess flagg, segla på det fria havet.

#### *Sund*

För *sund* som nyttjas vid internationell sjöfart och passage genom dessa finns särskilda bestämmelser.

### **4.1.3 Olika former av jurisdiktion**

#### *Allmänna folkrättsliga jurisdiktionsprinciper*

Det finns ett antal etablerade jurisdiktionsprinciper i folkrätten. Med territoriell jurisdiktion menas att staten har jurisdiktion över det egna territoriet. Flaggsstatsprincipen innebär att en stat har jurisdiktion över fartyg eller luftfartyg som är registrerade i den staten. Den s.k. personaltetsprincipen delas upp i två typer, dels den situation att den misstänkte har anknytning till den stat som hävdar jurisdiktion (den aktiva personaltetsprincipen), dels att jurisdiktion anses föreligga på grund av anknyt-

ning genom brottsoffret eller angreppsobjektet (den passiva personaltetsprincipen). Genom statskyddsprincipen ges en stat jurisdiktion över allvarliga brott som riktar sig mot staten. Slutligen finns den s.k. universalitetsprincipen där jurisdiktion grundas på brottets karaktär (t.ex. folkmord, krigsförbrytelse).

#### *Staters jurisdiktion enligt havsrättskonventionen*

Med hamnstatsjurisdiktion avses att en hamnstat har jurisdiktion över utländska fartyg när dessa frivilligt befinner sig i hamn. Havsrättskonventionen reglerar hamnstaters befogenheter att utföra undersökningar och vidta rättsliga åtgärder vid utsläpp som har skett från utländska fartyg utanför statens sjöterritorium eller ekonomiska zon. Utsläpp som har skett i hamnstatens sjöterritorium eller ekonomiska zon faller under kuststatsjurisdiktionen.

Enligt havsrättskonventionen bör en kuststat inte utöva s.k. verkställande jurisdiktion och företa undersökningar och anhållanden ombord på utländska fartyg om dessa endast passerar genom kuststatens territorialhav utan att ha varit på kuststatens inre vatten. Detta gäller dock inte om brottets följder sträcker sig till kuststaten, brottet är av sådant slag att det stör lugnet i kuststaten eller ordningen på territorialhavet, om de lokala myndigheternas bistånd begärts av fartygets befälhavare eller av en av flaggstatens diplomatiska eller konsulära tjänstemän. Kuststaten har även rätt till viss verkställande jurisdiktion i den ekonomiska zonen, t.ex. i fråga om fiske samt skydd av den marina miljön. Kuststaten har en tämligen omfattande befogenhet att utfärda lagar för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg i den ekonomiska zonen.

Med flaggstatsjurisdiktion avses att flaggstaten har jurisdiktion över de fartyg som för statens flagg, oavsett var fartyget befinner sig. Fartygets flaggstat är den stat i vilket fartyget är registrerat. Ett fartyg som befinner sig på det fria havet är i princip endast underkastat flaggstatens verkställande jurisdiktion.

Örlogsfartyg och andra statsfartyg som används i icke-kommersiell drift omfattas inte av jurisdiktionsbestämmelserna i havsrättskonventionen.

#### **4.1.4 Staternas skyldighet att skydda och bevara den marina miljön**

##### *Allmänt*

Staterna är enligt havsrättskonventionen skyldiga att skydda och bevara den marina miljön och skall vidta de åtgärder som krävs och som är förenliga med konventionen för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön från alla slags källor. Staterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att verksamheter under deras jurisdiktion eller kontroll bedrivs på ett sådant sätt att de inte genom föroreningar förorsakar skada för andra stater och deras miljö, och att föroreningar till följd av olyckor eller verksamheter under deras

*Internationella regler och nationell lagstiftning avseende föroreningar av den marina miljön*

Staterna har skyldighet att lagstifta för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön. En särskild ordning gäller beträffande förorening från fartyg. Staterna skall därvid, genom IMO eller vid en allmän diplomatkonferens, fastställa internationella regler om förorening. Staterna skall också nationellt reglera förorening av den marina miljön från fartyg som för deras flagg eller är registrerade i dessa stater. Sådana lagar skall vara minst lika effektiva som de allmänt erkända internationella reglerna. Kuststater får, då de utövar sin suveränitet i sitt territorialhav, anta regler om förorening från utländska fartyg, däri inbegripet fartyg som utövar sin rätt till oskadlig genomfart. Sådana regler får dock inte hindra utländska fartygs rätt till oskadlig genomfart. Kuststater får också anta regler om föroreningar i deras ekonomiska zoner.

#### **4.1.5 Staternas säkerställande av reglernas tillämpning**

Reglerna om hur staterna skall säkerställa tillämpningen av konventionens regler om skydd av den marina miljön är olika beroende på vilken roll staten intar i förhållande till fartyget, dvs. om staten agerar som flaggstat, hamnstat eller kuststat. Vidare måste beaktas den folkrättsliga regeln om immunitet för örlogsfartyg och statsfartyg under icke-kommersiell drift.

*Flaggstaters säkerställande av reglernas tillämpning*

Flaggstaten skall säkerställa att fartyg som för dess flagg efterkommer de internationella reglerna. De skall t.ex. anta regler och svara för ett effektivt säkerställande av tillämpningen av sådana regler, oberoende av var en överträdelse äger rum. Därutöver skall staterna bl.a. säkerställa att fartyg som för deras flagg inte får avsegla förrän de kan uppfylla de krav som ställs för avsegling i internationella bestämmelser, däribland krav på fartygets utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. Flaggstaten är skyldig att påbörja undersökning och inleda rättsligt förfarande om ett fartyg överträder internationella bestämmelser, oberoende av var överträdelsen ägt rum.

*Hamnstaters säkerställande av reglernas tillämpning*

När ett fartyg frivilligt befinner sig i en stats hamn har hamnstaten rätt att vidta undersökningar och inleda rättsliga förfaranden beträffande varje utsläpp från detta fartyg utanför statens inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon som strider mot tillämpliga såväl nationella som internationella regler. Dock skall inga rättsliga förfaranden inledas vad

beträffar överträdelse i annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon, såvida det inte begärts av den staten, flaggstaten eller en stat som har skadats eller löper risk att skadas, eller såvida inte överträdelsen har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening av inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon tillhörande den stat som inleder rättsligt förfarande. När ett fartyg frivilligt befinner sig i en stats hamn skall staten så långt som möjligt efterkomma varje stats anmodan om undersökning av en överträdelse som antas ha ägt rum i och skadat eller hotat att skada den anmodande statens inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon. Staten skall även så långt möjligt efterkomma en flaggstats begäran om undersökning av en sådan överträdelse, oberoende av var överträdelsen ägt rum.

#### *Kuststaters säkerställande av reglernas tillämpning*

När ett fartyg frivilligt befinner sig i en kuststats hamn får staten inleda rättsliga förfaranden beträffande varje överträdelse av dess regler om förorening när överträdelsen har ägt rum i statens territorialhav eller ekonomiska zon. När det föreligger klara skäl att anta att ett fartyg som befinner sig under genomfart av en stats territorialhav har överträtt statens regler om förorening får staten, utan att inkräkta på bestämmelserna om oskadlig genomfart av territorialhavet, inspektera fartyget och inleda rättsliga förfaranden, däri inbegripet kvarhållande av fartyget, i enlighet med statens lagar.

När det föreligger klara skäl att anta att ett fartyg, som navigerar i en stats ekonomiska zon eller territorialhav, i den ekonomiska zonen har överträtt internationella eller nationella regler om förorening, får staten begära att fartyget lämnar information i syfte att fastställa huruvida en överträdelse har ägt rum. Om det då föreligger klara skäl att anta att en sådan överträdelse har ägt rum på ett fartyg, som befinner sig i en stats ekonomiska zon eller territorialhav, och att detta lett till ett omfattande utsläpp som medfört eller hotat att medföra betydande förorening av den marina miljön, får staten inspektera fartyget om förhållanden som rör överträdelsen. Om det finns klara objektiva bevis för att ett fartyg som framförs i en stats ekonomiska zon eller territorialhav, i den ekonomiska zonen har gjort sig skyldig till en överträdelse som har lett till ett utsläpp som medfört omfattande skada eller hot om omfattande skada på kusten eller kuststatens intressen, får staten inleda rättsligt förfarande, däri inbegripet kvarhållande av fartyget.

#### **4.1.6 Garantier**

Som framgått har staterna relativt långtgående möjligheter att vidta åtgärder mot utländska fartyg. De utländska fartygen garanteras dock vissa rättigheter i förhållande till staterna. Till exempel gäller som allmän regel att staterna, då de ingriper mot utländska fartyg, har en skyldighet att inte äventyra sjösäkerheten eller på annat sätt utsätta ett fartyg för fara eller föra det till en osäker hamn eller ankarplats eller utsätta den marina miljön för orimligt stor fara. Det finns också regler som begränsar inspektioner och undersökningar av fartyg.

Av särskilt intresse är artikel 228 i havsrättskonventionen. Enligt denna artikel skall förfaranden som syftar till att ådöma straff för en överträdelse suspenderas om flaggstaten inom sex månader från den dag då rättsliga förfaranden först inleddes inleder rättsliga förfaranden som syftar till att ådöma straff för gärningen. Detta gäller dock inte om det inledda rättsliga förfarandet avser ett fall av större skada för kuststaten eller om flaggstaten upprepade gånger tidigare har underlåtit att beakta sin skyldighet att effektivt efterleva tillämpliga internationella regler och normer då det gäller överträdelser som begåtts på dess fartyg.

Endast ekonomiska påföljder får ådömas för överträdelse av nationella eller internationella regler om förorening, vilka har begåtts av utländska fartyg i eller utanför territorialhavet utom i fall av uppsåtliga och allvarliga gärningar avseende förorening i territorialhavet. Staterna skall i princip omedelbart underrätta och lämna information till flaggstaten och varje annan berörd stat om varje åtgärd som vidtagits mot ett utländskt fartyg.

## 4.2 MARPOL-konventionen

### 4.2.1 Allmänt

MARPOL-konventionen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) från år 1973 innehåller bestämmelser om utsläpp av olja och andra skadliga ämnen. Det uppställs även krav på fartygens konstruktion och på vilken utrustning som skall finnas ombord för att säkerställa att utsläpp inte sker i strid med konventionen. Konventionen innehåller vidare bestämmelser om anordningar för mottagning i land av sådana rester av olja och andra skadliga ämnen som inte får släppas ut i havet.

År 1978 beslutades om vissa ändringar i och tillägg till MARPOL-konventionen. Dessa finns i det s.k. MARPOL-protokollet, som i praktiken utgör en reviderad version av konventionen och är avsett att ersätta denna i dess ursprungliga lydelse. Den reviderade versionen brukar benämnas MARPOL 73/78. Här återfinns ett antal artiklar med allmänna bestämmelser om bl.a. beivrandet av överträdelser, certifikat, besiktningar och inspektioner samt om rapportering av händelser som medför eller kan antas medföra utsläpp i havet av skadliga ämnen.

I bilagor till konventionen finns tekniska föreskrifter till förhindrande av olika typer av föroreningar. Till exempel behandlar bilaga I förorening genom olja och bilaga II skadliga flytande kemikalier som transporteras i bulk.

### 4.2.2 Utsläpp av olja m.m.

Regleringen i MARPOL 73/78 bygger på principen att utsläpp av olja som huvudregel skall vara förbjudet och att oljerester skall lämnas till mottagningsanordningar i hamn. Från förbudet om utsläpp görs dock vissa undantag. Allmänt gäller att utsläpp, som inte sker i en nödsituation

eller har samband med en olyckshändelse, bara får ske om utsläppet innehåller låga halter olja (jfr regel 9 och 10 i bilaga I).

Utsläppsförbudet är enligt regel 11 i bilaga I inte tillämpligt om utsläppet sker för att tillgodose fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss eller om utsläppet orsakas av en skada på fartyget eller dess utrustning, förutsatt att

1. alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt möjligt begränsa utsläppet, och

2. ägaren eller befälhavaren inte har handlat i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden.

Motsvarande undantag finns i bilaga II när det gäller skadliga flytande ämnen i bulk.

Enligt MARPOL 73/78 kan vissa vattenområden förklaras som specialområden. Utsläppsbestämmelserna för sådana områden är strängare än de vanliga reglerna. Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon i Östersjön inklusive Öresund samt området utefter hela västkusten utgör sådant specialområde.

## 5 Direktivet

### 5.1 Direktivets koppling till den internationella regleringen

De relevanta internationella normerna för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg grundas i alla medlemsstater på den s.k. MARPOL-konventionen från år 1973 med 1978 års tilläggsprotokoll, i direktivet benämnd MARPOL 73/78.

Enligt den tredje ingresspunkten till direktivet är det nödvändigt att harmonisera genomförandet av MARPOL 73/78 på gemenskapsnivå eftersom medlemsstaternas genomförande av MARPOL 73/78 skiljer sig åt, särskilt när det gäller deras praxis beträffande införande av sanktioner för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg. Syftet med direktivet är enligt artikel 1.1 att i gemenskapslagstiftningen införliva internationella normer för föroreningar orsakade av fartyg och se till att de personer som är ansvariga för olagliga utsläpp omfattas av lämpliga sanktioner för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar orsakade av fartyg.

### 5.2 Den internationella havsrätten sätter gränser för direktivet

Direktivet är enligt artikel 1.2 ett s.k. minimidirektiv och hindrar därför inte medlemsstaterna att vidta strängare åtgärder än vad direktivet föreskriver, så länge åtgärderna inte strider mot övrig internationell rätt. Det är härvid främst bestämmelserna i havsrättskonventionen (se avsnitt 4.1) som måste beaktas. Begränsningen i förhållande till internationell rätt



framgår också av artikel 9, enligt vilken tillämpningen av direktivet inte får medföra någon formell eller faktisk diskriminering av utländska fartyg och skall ske i enlighet med internationell lagstiftning, bl.a. kapitel 7 i del XII i havsrättskonventionen, dvs. bestämmelserna om garantier, se avsnitt 4.1.6.

### 5.3 Direktivets innehåll

#### *Tillämpningsområde*

Direktivet skall enligt artikel 3.2 tillämpas på utsläpp av förorenande ämnen från alla fartyg, oberoende av deras flagg, med undantag av örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av en stat och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Med fartyg avses enligt artikel 2.4 havsgående fartyg, oberoende av flagg, av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg och flytande farkoster.

Direktivet skall enligt artikel 3.1 gälla i enlighet med internationell rätt för utsläpp av förorenande ämnen i en medlemsstats inre vatten, territorialhav, exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon, sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av havsrättskonventionens regler för genomfartstrafik, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund samt det fria havet. Vad som avses med de olika vattenområdena har redogjorts för i avsnitt 4.1.2.

#### *Överträdelser*

Enligt artikel 4 skall medlemsstaterna se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som omfattas av direktivet (jfr artikel 3.1) betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligt eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. Vidare anges att dessa överträdelser räknas som brott enligt rådets rambeslut 2005/667/RIF, vilket kompletterar direktivet, under de omständigheter som anges i detta rambeslut.

Med förorenande ämnen avses olja och skadliga flytande ämnen i bulk, dvs. kemikalier. Begreppen förorenande ämnen och utsläpp är för övrigt desamma som i MARPOL 73/78 (jfr artikel 2.2 och 2.3).

#### *Undantag*

I artikel 5 finns undantagsbestämmelser om när utsläpp av förorenande ämnen inte skall betraktas som överträdelser.

Enligt artikel 5.1 skall utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 (dvs. samtliga vattenområden som omfattas av direktivet) inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i regel 9, 10, 11 a eller 11 c i bilaga I eller regel 5, 6 a eller 6 c i bilaga II till MARPOL 73/78. Enligt artikel 5.2 skall utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 c–e (dvs. en medlemsstats exklusiva ekonomiska zon, vissa sund samt det fria havet)

inte betraktas som överträdelser när det gäller redaren, fartygets befälhavare eller besättningen, när denna handlar under befälhavarens ansvar, om dessa utsläpp uppfyller villkoren i regel 11 b i bilaga I eller regel 6 b i bilaga II till MARPOL 73/78.

I huvudsak innebär denna reglering att de utsläpp som inte är förbjudna enligt MARPOL 73/78, inte heller enligt direktivet betraktas som överträdelser. Det innebär t.ex. att utsläpp som innehåller mycket små andelar olja (upp till 15 miljondelar) under vissa förutsättningar är tillåtna. Utsläpp som är nödvändiga för att rädda fartyg eller liv är tillåtna liksom utsläpp som sker i syfte att bekämpa annat utsläpp och som godkänts av myndighet. Dessa undantag gäller inom samtliga vattenområden som regleras i direktivet och rambeslutet.

I ett avseende går emellertid direktivet något längre än MARPOL 73/78. Undantagen i regel 11 b bilaga I (olja) respektive regel 6 b i bilaga II (andra skadliga flytande ämnen) till MARPOL 73/78 anger att föreskrifterna om förbud mot utsläpp inte skall gälla i fråga om utsläpp som är en följd av en skada på fartyget och dess utrustning förutsatt att

1. alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt möjligt begränsa utsläppet, och

2. ägaren eller befälhavaren inte har handlat i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden.

Dessa undantagsbestämmelser i MARPOL 73/78 skall således enligt artikel 5.2 inte tillämpas på medlemsstaternas inre vatten eller i dess territorialhav. Däremot skall undantagsbestämmelserna tillämpas vid utsläpp av förorenande ämnen i internationella sund, ekonomiska zoner och det fria havet när det gäller redaren, fartygets befälhavare eller besättningen när denna handlar under befälhavarens ansvar.

Rambeslutet ger dock medlemsstaterna möjlighet att straffrättsligt modifiera direktivets, i förhållande till MARPOL 73/78, strängare reglering i artikel 5.2, se avsnitt 6.

### *Inspektion vid utsläpp*

Om det kan misstänkas att ett olagligt utsläpp sker eller har skett från ett fartyg som frivilligt befinner sig i en medlemsstats hamn skall enligt artikel 6.1 den medlemsstaten se till att en lämplig inspektion genomförs. Om en sådan inspektion avslöjar fakta som skulle kunna tyda på en överträdelse skall de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten och i flaggstaten informeras (jfr artikel 6.2). Om ett fartyg som misstänks ha gjort utsläpp utanför en stats inre vatten inte anlöper en hamn i den stat som har information om utsläppet, skall de berörda parterna, dvs. den stat som har informationen och hamnstaten, samarbeta vid besluten om vilka åtgärder som är lämpliga. Och om det är ett tredje land som anlöps, skall medlemsstaten informera den berörda hamnen om det misstänkta utsläppet och begära att det landet vidtar lämpliga åtgärder. (Jfr artikel 7.1).

När det föreligger klara objektiva bevis för att ett fartyg som färdas i en medlemsstats territorialhav eller exklusiva ekonomiska zon har begått en överträdelse i den ekonomiska zonen vilket lett till ett utsläpp som

medfört omfattande skada eller hot om omfattande skada på kusten eller därmed sammanhängande intressen i den berörda medlemsstaten eller på tillgångarna i medlemsstatens territorialhav eller exklusiva ekonomiska zon, skall den staten enligt artikel 7.2, med förbehåll för havsrättskonventionens bestämmelser om garantier och förutsatt att det förefaller berättigat, överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter så att förfaranden kan inledas, däri inbegripet kvarhållande av fartyget, i enlighet med medlemsstatens nationella lagstiftning.

### *Sanktioner*

I artikel 8 åläggs medlemsstaterna att vidta de åtgärder som krävs för att se till att överträdelser av utsläppsförbuden omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner. Dessa kan vara av såväl straffrättslig som administrativ art. I rambeslutet anges att det skall vara fråga om straffrättsliga påföljder. Där finns även preciseringar av vilka påföljder som skall kunna följa på överträdelser av bestämmelserna i direktivet, se avsnitt 6.

### *Samarbete inom EU m.m.*

Av artikel 10 framgår att medlemsstaterna, kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) vid behov skall samarbeta om bl.a. utvecklandet av informationssystem, övervakning och identifiering av fartyg som släpper ut förorenande ämnen, och i övrigt för att genomföra direktivet effektivt. Kommissionen skall enligt artikel 13 biträdas av Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS). Enligt artikel 11 skall en genomförbarhetsstudie om en europeisk kustbevakning göras av kommissionen.

Direktivet skall enligt artikel 16, rättat genom EUT L 33, 4.2.2006, s. 87, vara genomfört i medlemsstaternas nationella lagstiftning senast den 1 april 2007.

## 6 Rambeslutet

### *Syfte och huvudsakligt innehåll*

Syftet med rambeslutet är enligt den fjärde ingresspunkten att komplettera direktivet med detaljerade straffrättsliga bestämmelser. Rambeslutet innehåller således bl.a. bestämmelser om att de överträdelser som anges i direktivet skall vara kriminaliserade samt vilka påföljder som skall kunna följa på brotten.

### *Samma definitioner som i direktivet*

Vid tillämpningen av rambeslutet skall enligt artikel 1 definitionerna i direktivets artikel 2 gälla. Dessa definitioner har behandlats i avsnitt 5.3.

Enligt artikel 2.1 skall, med förbehåll för artikel 4.2, varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att en överträdelse i den mening som avses i artiklarna 4 och 5 i direktivet skall betraktas som ett brott. I artikel 4.2 föreskrivs att i mindre allvarliga fall, där de begångna handlingarna inte orsakar försämring av vattenkvaliteten, får medlemsstaten besluta om påföljder av ett annat slag än de som fastställs i artikel 4.1. Denna reglering innebär att sådana överträdelser kan beivras med exempelvis administrativa sanktioner.

Rambeslutet får således delvis sitt innehåll genom direktivet på så sätt att det är i direktivet som den otillåtna handlingen definieras. Det område som skall omfattas av kriminaliseringen följer alltså av artikel 4 och 5 i direktivet. Dessa artiklar har behandlats i avsnitt 5.3.

Rambeslutet ger dock medlemsstaterna möjlighet att straffrättsligt modifiera undantaget från MARPOL 73/78 i artikel 5.2 i direktivet. Artikel 2.1 i rambeslutet, dvs. att överträdelser av artiklarna 4 och 5 i direktivet skall betraktas som brott, skall nämligen inte, enligt artikel 2.2 i rambeslutet, gälla besättningsmedlemmar, när det gäller överträdelser i sund som används för internationell sjöfart, i exklusiva ekonomiska zoner och på det fria havet när villkoren i regel 11 b i bilaga I eller regel 6 b i bilaga II till MARPOL 73/78 är uppfyllda. Enligt direktivet skall besättningsmän, när det gäller överträdelser i nu aktuella vattenområden komma i åtnjutande av den ovan beskrivna undantagsregeln från ansvar i artikel 5.2 i direktivet, förutsatt att de handlar under befälhavarens ansvar. Enligt rambeslutet skall sådana överträdelser inte betraktas som brott, även om besättningsmännen inte handlar under befälhavarens ansvar.

### *Medhjälp, bistånd och anstiftan*

Varje medlemsstat skall enligt artikel 3, i enlighet med nationell lagstiftning, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att medhjälp, bistånd och anstiftan till sådana brott som avses i artikel 2 är straffbara.

### *Påföljder*

I artikel 4 preciseras vilka påföljder som skall följa på brotten. Utgångspunkten är att i allvarliga fall skall ett frihetsstraff följa vars övre latitud skall ligga på minst ett till tre år. I mindre allvarliga fall får medlemsstaten besluta om andra påföljder. Det anges även att straffrättsliga påföljder kan åtföljas av andra åtgärder, t.ex. näringsförbud. Om det är fråga om ett uppsåtligt brott som vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter, eller om brottet begåtts inom ramen för en kriminell organisation skall frihetsstraffen kunna uppgå till minst två till fem år. Om brottet dessutom lett till dödsfall eller allvarlig personskada skall frihetsstraffet uppgå till maximalt minst fem till tio år. Det skall dock noteras att när det gäller frihetsstraff skall artikeln inte tillämpas om annat följer av internationell rätt, särskilt artikel 230 i havsrättskonventionen. Enligt denna artikel i havsrättskonventionen gäller

nämmligen bl.a. att endast ekonomiska påföljder får ådömas för överträdelser som begåtts av utländska fartyg i och utanför territorialhavet, utom i fall av uppsåtliga och allvarliga gärningar i territorialhavet då även frihetsstraff får förekomma.

#### *Juridiska personers ansvar*

Enligt artikel 5.1 skall juridiska personer kunna ställas till ansvar för brott som begås till den juridiska personens förmån av en person som har agerat antingen på egen hand eller som en del av ett organ inom den juridiska personen och som har en ledande ställning inom den juridiska personen, grundad på

- a) befogenhet att företräda den juridiska personen,
- b) befogenhet att fatta beslut på den juridiska personens vägnar, eller
- c) befogenhet att utöva kontroll inom den juridiska personen.

Enligt artikel 5.2 skall, förutom i de fall som anges i artikel 5.1, en juridisk person kunna ställas till ansvar om brister i den övervakning eller kontroll som skall utföras av en sådan person som avses i punkt 1 har möjliggjort ett brott enligt artikel 2, när detta sker till den juridiska personens förmån av en person som är underställd denne.

Den juridiska personens ansvar får enligt artikel 5.3 inte utesluta lagföring av fysiska personer som är gärningsmän, anstiftare eller medhjälpare till brott enligt artiklarna 2 och 3.

#### *Påföljder för juridiska personer*

När det gäller juridiska personer skall enligt artikel 6 påföljden utgöra böter eller administrativa avgifter på maximalt minst 150 000 till 300 000 euro, och i de allvarligaste fallen maximalt minst 750 000 till 1 500 000 euro. En medlemsstat får genomföra dessa krav genom att tillämpa ett system där bötesbeloppet står i proportion till exempelvis den juridiska personens omsättning eller den ekonomiska fördel som erhöles så länge som minimibeloppet för böterna inte underskrids. Även andra åtgärder kan bli aktuella, såsom t.ex. framtagna av rätt till offentliga förmåner eller stöd, näringsförbud eller upplösning av verksamheten.

#### *Domstols behörighet*

Varje medlemsstat skall enligt artikel 7.1 vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fastställa sin behörighet i enlighet med internationell rätt med avseende på sådana brott som avses i artiklarna 2 och 3 och som har begåtts

- a) helt eller delvis inom medlemsstatens territorium (dvs. inre vatten och territorialhav),
- b) inom dess exklusiva ekonomiska zon,
- c) ombord på ett fartyg som för dess flagg,
- d) av en av dess medborgare om brottet är straffbart enligt strafflagstiftningen där det begicks eller om den plats där det begicks inte faller under någon territoriell behörighet,

e) till förmån för en juridisk person som har ett huvudkontor på dess territorium,

f) utanför dess territorium men har förorsakat eller kan komma att förorsaka föroreningar inom dess territorium eller dess exklusiva ekonomiska zon, och fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler,

g) på det fria havet och fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler.

Punkterna d och e ovan är dock enligt artikel 7.2 fakultativa. Sverige har redan i samband med beslutet om att godkänna rambeslutet även beslutat att inte tillämpa bestämmelserna om behörighet i punkten e (jfr prop. 2004/05:157, s. 37 och regeringens beslut den 16 juni 2005, dnr N2005/5533/TP).

När fler än en medlemsstat har behörighet skall enligt artikel 7.4 de berörda medlemsstaterna vinnlägga sig om att samordna sina åtgärder på lämpligt sätt.

### *Spridning av information*

Om en medlemsstat underrättas om att ett av de brott som avses i artikel 2 har begåtts eller riskerar att begås och detta förorsakar eller kan komma att förorsaka överhängande föroreningar skall medlemsstaten enligt artikel 8.1 omedelbart underrätta dels de andra medlemsstater som kan drabbas av dessa skador och dels kommissionen.

Om en medlemsstat underrättas om att ett av de brott som avses i artikel 2 har begåtts eller riskerar att begås och detta sannolikt faller under en av medlemsstaternas behörighet skall medlemsstaten enligt artikel 8.2 omedelbart underrätta den sistnämnda medlemsstaten.

I artikel 8.3 föreskrivs att medlemsstaterna utan dröjsmål skall underrätta flaggstaten eller varje annan berörd medlemsstat om de åtgärder som vidtagits enligt rambeslutet, särskilt artikel 7.

### *Kontaktpunkter*

Varje medlemsstat skall enligt artikel 9.1 utse befintliga kontaktpunkter eller vid behov upprätta nya kontaktpunkter, i synnerhet för utbyte av information enligt artikel 8. Varje medlemsstat skall enligt artikel 9.2 underrätta kommissionen om vilken eller vilka myndigheter som fungerar som kontaktpunkt enligt punkten 1. Kommissionen skall underrätta övriga medlemsstater om dessa kontaktpunkter.

### *Territoriellt tillämpningsområde m.m.*

Enligt artikel 10 är det territoriella tillämpningsområdet för rambeslutet det som gäller för direktivet, se avsnitt 5.3.

Medlemsstaterna skall enligt artikel 11.1 senast den 12 januari 2007 vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa bestämmelserna i rambeslutet.

## 7 Den nuvarande svenska rättsliga regleringen

### 7.1 Ansvar för förorenande utsläpp

#### *Allmänt*

I svensk rätt finns bestämmelser om förbud mot utsläpp av olja och andra skadliga ämnen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlFL) och i föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen, huvudsakligen i den till lagen hörande förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (VlFF) samt i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg (SJÖFS 2005:8). Lagstiftningen är tillämplig på såväl svenska som utländska fartyg, men inte på andra utländska fartyg än sådana som används i affärsdrift. Den svenska regleringen om förbud mot utsläpp i olika vattenområden samt undantag från förbuden överensstämmer med bestämmelserna i MARPOL 73/78.

#### *Olja*

Inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden får olja inte släppas ut från fartyg (2 kap. 2 § första stycket VlFL).

I fråga om andra vattenområden får regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddela föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja (2 kap. 2 § andra stycket VlFL). Dessa finns i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2005:8) och gäller, om inte annat anges, fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon och på svenskt fartyg inom andra vattenområden.

Från förbudet mot utsläpp får emellertid regeringen eller den myndighet som regeringen utser föreskriva om eller i enskilda fall medge undantag (2 kap. 2 § tredje stycket VlFL). Undantagen innebär att inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt i Östersjöområdet utanför dessa vattenområden bl.a. rent barlastvatten och länsvatten får släppas ut under vissa förutsättningar. Den närmare regleringen av undantagen är detaljerad och komplex, varför en komplett redogörelse inte lämnas här.

Av de undantag som finns är dock det som framgår av 4 kap. 14 § första stycket SJÖFS 2005:8 av särskilt intresse. I den bestämmelsen anges följande:

Föreskrifterna om förbud mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning gäller inte i fråga om:

1. utsläpp som är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss,
2. utsläpp som är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning
  - om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet enligt vad som föreskrivs i 2 kap. 4 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, och

– ägaren eller befälhavaren inte handlat vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följderna eller handlat med avsikt att orsaka skada, eller

3. utsläpp av ämnen som innehåller olja, när utsläppet görs av Kustbevakningen eller av kommuner eller på dessa myndigheters uppdrag i syfte att bekämpa annat utsläpp.

#### *Andra skadliga ämnen än olja*

När det gäller förbud mot utsläpp från fartyg av andra skadliga ämnen än olja har regeringen eller den myndighet som regeringen utser i 2 kap. 3 § VlfL bemyndigats att meddela föreskrifter. Även dessa finns i Sjöfartsverkets föreskrifter. En motsvarighet till ovan återgivna undantag i 4 kap. 14 § SJÖFS 2005:8 finns vad gäller skadliga flytande ämnen i 9 kap. 13 § SJÖFS 2005:8.

#### *Straff*

Bestämmelser om straff för överträdelser av bestämmelserna om förbud mot utsläpp av olja och andra skadliga ämnen finns i 10 kap. VlfL. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot något av lagens utsläppsförbud döms till böter eller fängelse i högst två år (10 kap. 1 §). Befälhavaren och annat ansvarigt befäl kan dessutom dömas till böter eller fängelse i högst två år om de uppsåtligt eller av oaktsamhet har brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp inte skall ske i strid med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (10 kap. 2 §).

Även fartygets redare och ägare kan ställas till ansvar för olagliga utsläpp. Enligt 10 kap. 6 § VlfL döms nämligen redaren eller ägaren som om han själv begått gärningen, om han underlåtit att göra vad som skäligen kunnat fordras av honom för att förhindra det inträffade.

Om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken har de bestämmelserna företräde. Vad som främst kan komma i fråga är att gärningen är att bedöma som grovt miljöbrott, där straffskalan är fängelse i lägst sex månader och högst sex år (29 kap. 1 § miljöbalken).

## 7.2 Medhjälp, bistånd och anstiftan

Enligt den allmänna medverkansbestämmelsen i 23 kap. 4 § brottsbalken gäller ansvar som är föreskrivet för viss gärning inte endast den som har utfört gärningen utan även den som har främjat gärningen med råd eller dåd. Med uttrycket ”råd eller dåd” avses att främjandet skall ha skett med psykiska eller fysiska medel. Enligt normalt språkbruk främjas en gärning när någon har gjort något som underlättar eller i vart fall är ägnat att underlätta gärningens utförande. I brottsbalken har dock uttrycket givits en vidare betydelse och kan även innefatta medverkan som inte utgjort någon förutsättning för brottet. Att ett främjande av en gärning är straffbart såsom medverkan, även om det inte är en förutsättning för att



gärningen skall komma till stånd, medför att medverkansansvar kan drabba även den som endast obetydligt bidragit till gärningen.

I paragrafens andra stycke föreskrivs att den som inte är att anse som gärningsman skall dömas för anstiftan av brottet, om han eller hon har förmått annan till utförandet, och annars för medhjälp till detta. Av detta följer att medverkan kan ha tre former enligt svensk rätt: gärningsmannaskap, anstiftan och medhjälp. Mellan dessa olika former gäller en prioritetsordning. Gärningsmannaskap har företräde framför de båda andra medverkansformerna och anstiftan ses som allvarligare än medhjälp. Varje medverkande är självständigt ansvarig, dvs. oberoende av om det är möjligt att straffa någon annan medverkande. Ansvariet är dock beroende av att ett brott eller, om det är straffbelagt, försök till brott, objektivt, har begåtts.

Bestämmelsen gäller vid alla brottsbalksbrott samt de brott i specialstraffrätten för vilka fängelse är föreskrivet. Om något annat följer av vad som är föreskrivet för särskilda fall skall bestämmelsen inte tillämpas.

### 7.3 Påföljder m.m.

Som redogjorts för ovan är straffskalan för brott mot VlfL böter eller fängelse i högst två år om inte gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken. Vad som närmast kan komma i fråga är grovt miljöbrott enligt 29 kap. 1 § miljöbalken. Den som med uppsåt förorenar vatten på ett sätt som medför eller kan medföra sådana hälso-risker för människor eller sådana skador på djur eller växter som inte är av ringa betydelse eller annan betydande olägenhet för miljön döms för miljöbrott till böter eller fängelse i högst två år. Är brottet grovt utgör straffskalan fängelse i lägst sex månader och högst sex år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om det har vållat eller kunnat vålla varaktiga skador av stor omfattning eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

Enligt artikel 230.1 i havsrättskonventionen får endast ekonomiska påföljder ådömas, när det gäller överträdelser av nationella lagar och andra författningar eller tillämpliga internationella regler och normer för förhindrande, begränsning och kontroll av förorening av den marina miljön, vilka begåtts av utländska fartyg utanför territorialhavet. Vidare får enligt punkt 2 i samma artikel endast ekonomiska påföljder ådömas, när det gäller överträdelser av samma regelverk av utländska fartyg i territorialhavet, utom i fall av uppsåtliga och allvarliga gärningar avseende förorening i territorialhavet.

Lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg (begränsningslagen) har genomfört denna artikel i svensk rätt. Av 2 § i denna lag framgår att om ett brott mot bestämmelser om förebyggande, begränsning och kontroll av förorening av den marina miljön begås på ett fartyg registrerat i en främmande stat när fartyget befinner sig utanför svenskt inre vatten, får inte strängare straff än böter dömas ut. Detta gäller dock inte allvarliga och uppsåtliga gärningar som avser förorening i territorialhavet.

I 36 kap. 7–10 §§ brottsbalken finns bestämmelserna om företagsbot. Riksdagen har nyligen antagit ett förslag om vissa ändringar av bestämmelserna som bl.a. föranletts av det nu aktuella rambeslutet (se prop. 2005/06:59, 2005/06:JuU13 och rskr. 2005/06:169). De av riksdagen antagna förslagen till ändringar skall träda i kraft den 1 juli 2006.

Av 36 kap. 7 § brottsbalken i det antagna förslaget följer att näringsidkaren skall åläggas företagsbot för brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet om det för brottet är föreskrivet strängare straff än penningböter och

1. näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten, eller

2. brottet har begåtts av en person i ledande ställning grundad på befogenhet att företräda näringsidkaren eller att fatta beslut på näringsidkarens vägnar eller en person som annars haft ett särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten.

Undantag gäller emellertid om brottsligheten varit riktad mot näringsidkaren. Enligt 36 kap. 8 § brottsbalken i det antagna förslaget skall företagsbot fastställas till lägst fem tusen kronor och högst tio miljoner kronor.

Dessutom skall nämnas att en administrativ sanktionsavgift, vattenföroreningsavgift, enligt 8 kap. VlfL skall påföras fartygets redare eller ägare om något av utsläppsförbuden har överträtts. Något krav på att utsläppet skall ha skett uppsåtligen eller av oaktsamhet finns inte. Den lägsta avgift som kan tas ut är ett prisbasbelopp. Någon högsta gräns för avgiften finns inte.

## 7.5 Behörighets- och lagföringsbestämmelser

Svensk straffrättslig domsrätt regleras i huvudsak i 2 kap. brottsbalken. Enligt 2 kap. 1 § brottsbalken har svenska domstolar alltid domsrätt avseende brott som är begångna här i riket. Med ”här i riket” avses Sveriges landterritorium och svenskt sjöterritorium samt luftrummet ovanför land- och sjöterritoriet. I 2 kap. 4 § brottsbalken stadgas att brott skall anses begånget där den brottsliga handlingen företogs, så ock där brottet fullbordades eller, vid försök, det avsedda brottet skulle ha fullbordats.

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § samma balk reglerar svensk straffrättslig jurisdiktion för brott som har begåtts utom riket. Enligt första stycket omfattar svensk domsrätt i princip alla av svenska medborgare begångna brott. Med svensk medborgare jämställs utlänning med hemvist i Sverige. Av samma stycke framgår att den svenska behörigheten i vissa särskilt angivna fall också kan sträcka sig till brott som begåtts utom riket av andra utlänningar, exempelvis utlänning som efter brottet har blivit svensk medborgare eller utlänning som vistas i Sverige, om brottet i sistnämnda fall kan medföra fängelse i mer än sex månader. I paragrafens andra stycke föreskrivs ett generellt krav på dubbel straffbarhet. Enligt denna bestämmelse gäller inte behörighetsreglerna om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten eller om den begåtts inom

område som inte tillhör någon stat (exempelvis det fria havet) och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen.

I 2 kap. 3 § brottsbalken kompletteras reglerna i 2 § med bestämmelser som utsträcker kompetensen i vissa fall. Av intresse i sammanhanget är främst punkten 1, där det föreskrivs att för brott som begåtts utom riket döms även i annat fall än som anges i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol om brottet har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg, eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon annan som tillhörde besättningen på sådant fartyg. Regeln bygger på vad som brukar kallas flaggstatsprincipen.

Det finns som huvudregel krav på åtalsförordnande för utomlands begångna gärningar i 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken.

I VlfL finns en särskild bestämmelse om domsrätt när det gäller olagliga utsläpp och andra brott mot VlfL som skett i Sveriges ekonomiska zon. I 10 kap. 10 § VlfL föreskrivs sålunda att om brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämpliga. Detsamma gäller om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken. För att lagstiftningen skall vara anpassad till de särskilda begränsningar som följer av havsrättskonventionen har det i 11 § samma kapitel införts en särskild åtalsbegränsningsregel.

## 7.6 Förundersökning och inspektioner

I 11 kap. VlfL finns bestämmelser om förundersökningen i samband med utsläppsbroten och i 11 kap. 4 § finns bl.a. en regel om att Kustbevakningen får besluta om att inleda förundersökning rörande utsläpp. Bestämmelserna ansluter till havsrättskonventionen och reglerar bl.a. förutsättningarna för att vidta husrannsakan och andra tvångsmedel på fartyg.

Bestämmelser om inspektioner finns i 6 kap. VlfL. Där regleras bl.a. när inspektion skall ske, under vilka förutsättningar utländska fartyg får inspekteras och vad som skall kontrolleras vid en inspektion. Av 6 kap. 2 § framgår t.ex. att fartyg skall inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. I Sverige är Sjöfartsverket utsedd till tillsynsmyndighet.

## 8 Förslag och bedömningar

### 8.1 Vilka fartyg omfattas?

#### 8.1.1 En kompletterad definition av begreppet fartyg

**Regeringens förslag:** Definitionen av fartyg i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall kompletteras så att det tydligt framgår att också undervattensfartyg omfattas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Institutet för sjörätt och annan transporträtt* tillstyrker förslaget. I övrigt har inga synpunkter framförts.

**Skälen för regeringens förslag:** Direktivet och rambeslutet har gemensamma definitioner. Enligt artikel 1 i rambeslutet skall definitionerna i direktivet gälla vid tillämpningen av rambeslutet. Definitionen av fartyg i artikel 2.4 i direktivet omfattar ”havsgående fartyg, oberoende av flagg, av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg och flytande farkoster.”

I 1 kap. 2 § VlfL definieras fartyg som ”fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss”. Undervattensfartyg omnämns således inte. Det är dock inte uteslutet att undervattensfartyg ändå omfattas av definitionen i VlfL eftersom något undantag inte görs för fartyg som kan användas till sjöss under vattenytan. Denna åsikt framfördes även av Kustbevakningen vid beredningen av antagandet av rambeslutet (prop. 2004/05:157, s. 28).

I förarbetena till VlfL (prop. 1979/80:167, s. 118) anges att ”fartyg” definieras på samma sätt som i den föregående lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet. Det anges också att definitionerna i huvudsak överensstämmer med MARPOL-protokollet och Helsingforskonventionen.

Genom 1976 års lag införlivades 1973 års MARPOL-konvention och Helsingforskonventionen i svensk lag. I förarbetena (prop. 1975/76:5, s. 94) sägs beträffande definitionen av fartyg följande. ”I 3 § upptas definitioner i huvudsaklig överensstämmelse med Östersjökonventionen. I en del fall har vissa – i den praktiska tillämpningen betydelselösa – avvikelser gjorts i syfte att förenkla beskrivningarna. I den mån mera detaljerade bestämmingar behövs, kan de lämnas i verkställighetsföreskrifter.” Östersjökonventionen benämns numera Helsingforskonventionen.

I artikel 2.4 i MARPOL, i såväl 1973 års version som i versionen efter tilläggsprotokollet 1978, anges att med fartyg förstås fartyg av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta eller flytande plattformar. Helsingforskonventionen definierar fartyg på samma sätt.

Av nu redovisade förarbeten framgår således att tanken i och för sig har varit att definitionen av fartyg i VlfL skall vara densamma som i MARPOL 73/78 och Helsingforskonventionen, dvs. omfatta även undervattensfartyg. Definitionen har dock inte kommit att uttryckligen nämna undervattensfartyg. Anledningen till detta är möjligen att söka i det som ovan nämnts om att avvikelserna är betydelselösa för den praktiska tillämpningen. Det skall också noteras att Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg SJÖFS 2005:8, bilaga 1, innehåller en definition av fartyg som omfattar även undervattensfarkoster.

Det kan således inte uteslutas att VlfL i sin nuvarande lydelse kan anses omfatta även undervattensfartyg. För att undvika eventuella missförstånd och för att uppnå en bättre överensstämmelse med MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och direktivet bör dock även undervattensfartyg särskilt uppräknas i 1 kap. 2 § VlfL.

**Regeringens bedömning:** Samtliga fartyg som i dag omfattas av den svenska regleringen av förbud mot förorening från fartyg m.m. bör även omfattas av den utökning av ansvaret vid förorenande utsläpp som följer av direktivet och rambeslutet.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter har framförts.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 3.2 i direktivet skall direktivet tillämpas på utsläpp av förorenande ämnen från alla fartyg, oberoende av deras flagg, med undantag av örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av en stat och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Undantaget har sin motsvarighet i artikel 3.3 MARPOL 73/78.

MARPOL 73/78 är genomförd i svensk rätt, se avsnitt 7.1. Av 1 kap. 4 § första stycket VlfL framgår att lagen inte skall tillämpas på andra utländska statsfartyg än sådana som används i affärsdrift. I andra stycket samma lagrum anges vidare att lagen är tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift endast i den mån regeringen föreskriver det. I 9 kap. 2 § VlfF har regeringen föreskrivit att VlfL är tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift. Svenska örlogsfartyg är dock undantagna från tillämpningen av vissa kapitel i lagen. Att svenska statsfartyg till viss del omfattas av den svenska regleringen har bl.a. sin bakgrund i att MARPOL 73/78 visserligen undantar statsfartyg men ändå ålägger varje konventionsansluten stat att vidta lämpliga åtgärder så att den statens egna fartyg agerar i enlighet med och i övrigt motsvarar konventionens krav och bestämmelser så långt det är lämpligt och praktiskt möjligt (jfr artikel 3.3 andra ledet i MARPOL 73/78).

Även om direktivet och rambeslutet inte kräver att de nu aktuella fartygen omfattas av den nya regleringen finns det ingen anledning att de nu aktuella justeringarna av ansvaret vid förorenande utsläpp (se avsnitten 8.3.2, 8.3.3, 8.4 och 8.7) som utgångspunkt inte skall gälla samtliga fartyg som i dag omfattas av regleringen. Sverige har som nämnts redan vid genomförandet av MARPOL 73/78 valt att gå utöver konventionens krav. En särreglering som undantar dessa fartyg från de justeringar som direktivet och rambeslutet kräver skulle komplicera lagstiftningen i onödan. Den praktiska betydelsen av utökningen av ansvaret för dessa fartyg torde också vara mycket begränsad. Regeln i 9 kap. 2 § VlfF bör således inte ändras för att undanta några fartyg särskilt från den föreslagna nya regleringen. Skulle utökningen av ansvaret för de i detta avsnitt behandlade svenska fartygen få oönskade eller olämpliga följder finns dock möjlighet att justera detta genom en ändring i förordning. Bemyndigande till detta finns i 1 kap. 4 § VlfL andra stycket.

## 8.2 Övriga definitioner i direktivet

**Regeringens bedömning:** Övriga definitioner i direktivet bör inte föranleda någon ändring av svensk rätt.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter har framförts.

**Skälen för regeringens bedömning:** En definition av MARPOL 73/78 motsvarande direktivets artikel 2.1 finns i SJÖFS 2005:8, bilaga 1. Definitionen av förorenande ämnen i artikel 2.2 i direktivet täcks av definitionerna av skadligt ämne i 1 kap. 2 § VlfL samt skadligt flytande ämne i SJÖFS 2005:8, bilaga 1. Definitionen av utsläpp i artikel 2.3 i direktivet motsvaras av definitionen i 1 kap. 2 § VlfL samt SJÖFS 2005:8, bilaga 1. (Jfr prop. 1979/80:167, s. 118).

## 8.3 Otillåtna handlingar och kriminaliseringsåtaganden

### 8.3.1 MARPOL 73/78 är genomförd i svensk rätt

**Regeringens bedömning:** Sverige uppfyller till övervägande del direktivets bestämmelser om överträdelser av utsläppsförbuden och de kriminaliseringsåtaganden som följer av rambeslutet.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* framhåller att begreppen vårdslöshet och oaktsamhet inom svensk straffrätt ofta ses som synonyma. Av promemorian synes följa att vårdslöshet i det nu aktuella sammanhanget skulle ha en annan betydelse. För att undvika missförstånd bör därför ett förtydligande göras. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* menar att översättningen av det subjektiva rekvisitet i direktivets artikel 4 ”with intent, recklessly or by serious negligence” är förbryllande. Eftersom ”recklessness” torde innefatta uppsåt förefaller det dock riktigt att formuleringen i 10 kap. 1 § VlfL ”uppsåtligen eller av oaktsamhet” behålls när det är avsikten att upprätthålla en mer långtgående straffbarhet än i direktivet. *Åklagarmyndigheten* och *Kustbevakningen* påpekar behovet av att det görs en översyn av vilka av Sjöfartsverkets föreskrifter som behöver beslutas i förordning med anledning av Högsta domstolens dom NJA 2005 s. 33. *Sjöfartsverket* förklarar sig vara införstått med att vissa av dess föreskrifter kan behöva beslutas i förordning med anledning av Högsta domstolens dom men har ingen erinran mot det.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 4 i direktivet skall medlemsstaterna se till att utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som anges i artikel 3.1 i direktivet betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. I artikel 5 i direktivet anges därefter vissa undantag. Utformningen av dessa undantag har redovisats i avsnitt 5.3. Artikel 2.1 i rambeslutet anger att de överträdelser som definieras i artikel 4 och 5 i direktivet skall betraktas som brott.

Artiklarna 4 och 5 i direktivet innebär i princip att bestämmelserna om utsläpp av olja och andra skadliga flytande ämnen i MARPOL 73/78 skall genomföras i gemenskapslagstiftningen (jfr direktivets ingresspunkt 3). MARPOL 73/78 är genomförd i den svenska lagstiftningen, se avsnitt 7.1. Av 10 kap. 1 § VlfL följer att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot något av de förbud som gäller enligt 2 kap. VlfL döms till

böter eller fängelse i högst två år. Genom regleringen i 2 kap. VlfL jämte de undantag från 2 kap. VlfL och de ytterligare förbud som meddelats med stöd av bemyndiganden i 2 kap. VlfL är samtliga utsläpp som är förbjudna enligt MARPOL 73/78 också förbjudna i svensk rätt. De är dessutom kriminaliserade enligt 10 kap. VlfL.

Vad gäller den subjektiva täckningen föreskrivs i 10 kap. 1 § VlfL att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot utsläppsförbuden skall dömas till ansvar. Förutsättningen för ansvar enligt rambeslutet och direktivet är att utsläppet skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet.

I svensk rätt är uttrycken oaktsamhet och vårdslöshet ofta synonyma även om de beroende på sammanhanget kan ha något skiftande betydelse (se Holmqvist m.fl., Brottsbalken, s. 1:20). I dagligt tal utgör dock inte varje oaktsamhet en vårdslöshet (jfr Jareborg, Allmän kriminalrätt, 2001, s. 204). Det svenska kravet på oaktsamhet får därför under alla förhållanden anses omfatta det lägsta kravet för subjektivt rekvisit enligt direktivet (jfr prop. 2004/05:157, s. 30). I sammanhanget kan nämnas att direktivet enligt artikel 2.2 uttryckligen utgör ett s.k. minimidirektiv. Rambeslut kan till sin natur bara omfatta minimibestämmelser. I rättstillämpningen skall frågan om ett visst förfarande varit oaktsamt eller inte enligt VlfL bedömas på samma sätt som tidigare. Svensk rätt uppfyller sålunda direktivets och rambeslutets krav i denna del.

Enligt artikel 2 i förening med artikel 4.2 i rambeslutet kan medlemsstaterna i mindre allvarliga fall besluta om påföljder av ett annat slag än straffrättsliga. I VlfL finns inga undantag för ringa fall. Eftersom regleringen i rambeslutet är frivillig i denna del påkallar inte heller detta några särskilda överväganden.

På tre punkter förutsätts emellertid en utvidgning av vilka utsläpp som skall vara förbjudna och därmed kriminaliserade för att direktivet och rambeslutet skall uppfyllas fullt ut. Dessa frågor behandlas i de följande avsnitten 8.3.2 och 8.3.3.

I det av *Åklagarmyndigheten* och *Kustbevakningen* berörda rättsfallet har Högsta domstolen prövat frågan om blankettstraffstadganden, dvs. straffbestämmelser där brottsbeskrivningen utfylls genom hänvisning till en primär regel på ett annat ställe i regelverket, är förenliga med rege- ringsformen när fängelse ingår i straffskalan för brott mot föreskrifter som en förvaltningsmyndighet eller en kommun har meddelat. Rege- ringen avser att se över vilka av Sjöfartsverkets nuvarande föreskrifter i SJÖFS 2005:8 som med anledning av Högsta domstolens dom bör meddelas genom förordning.

### 8.3.2 Utsläpp från fartyg inom en annan stats territorium eller ekonomiska zon och på det fria havet

**Regeringens bedömning:** Direktivets och rambeslutets förbud mot utsläpp av olja och andra skadliga ämnen omfattande även svenska och utländska fartyg inom annan EU-medlemsstats territorium och ekonomiska zon samt på det fria havet kräver ingen ändring av svensk lag.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer i stort med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna delar bedömningen eller lämnar den utan erinran. *Svea hovrätt* lämnar dock i anslutning till frågan om domsrätt synpunkter som berör den nu aktuella bedömningen. Dessa synpunkter behandlas nedan i avsnitt 8.7.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 4 i direktivet skall medlemsstaterna se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som avses i artikel 3.1 betraktas som överträdelser, om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet, se avsnitt 5.3.

I svensk rätt gäller enligt 2 kap. 2 § första stycket VlfL förbud mot utsläpp av olja från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden. I fråga om övriga vattenområden meddelar Sjöfartsverket föreskrifter om förbud mot utsläpp av olja (jfr 2 kap. 2 § andra stycket VlfL samt vidaredelegation i 2 kap. 3 § VlfF). Enligt 4 kap. 10 § andra stycket och 11 § SJÖFS 2005:8 får svenska fartyg inte släppa ut olja inom specialområde, däribland Antarktisosrådet. När det gäller andra skadliga flytande ämnen meddelar Sjöfartsverket genom delegation alla förbud mot utsläpp (jfr 2 kap. 3 § VlfL och 2 kap. 3 § VlfF). Enligt 9 kap. 9–10 § SJÖFS 2005:8 får skadliga flytande ämnen inte släppas ut inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller av svenska fartyg inom specialområden, däribland Antarktisosrådet.

De svenska bestämmelserna omfattar således inte ett allmänt utsläppsförbud i annan EU-medlemsstats territorium eller ekonomiska zon. Mot bakgrund av utformningen av regeln om domstols behörighet i artikel 7.1 f i rambeslutet får anses följa att artiklarna 3 och 4 i direktivet förutsätter även ett sådant utsläppsförbud. De svenska bestämmelserna omfattar inte heller utsläppsförbud för utländska fartyg på det fria havet eller för svenska fartyg på de delar av det fria havet som inte utgör specialområde. Det krävs således en ändring av de svenska bestämmelserna för att uppfylla direktivets krav i detta hänseende.

De i föregående stycke berörda ändringarna behöver inte ske genom lag. Bemyndigandet i 2 kap. 2 § andra stycket VlfL omfattar utsläpp i alla andra vattenområden än de som anges i paragrafens första stycke. Bemyndigandet i 2 kap. 3 § VlfL saknar geografisk begränsning. Såväl det fria havet som en annans EU-medlemsstats territorium och ekonomiska zon omfattas således av bemyndigandena.

Direktivet skall även tillämpas på sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av reglerna för genomfartstrafik, i enlighet med havsrättskonventionen, del III kapitel 2, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund. Enligt artikel 35 c) i havsrättskonventionen inverkar dock ingenting i del III i konventionen på rättsreglerna i sund där genomfarten helt eller delvis är reglerad genom sedan gammalt gällande internationella konventioner som särskilt rör sådana sund. De sund som är aktuella för svensk del, Ålands hav och Öresund, regleras – åtminstone till viss del – i internationella konventioner och är därför undantagna från tillämpningen av del III i havsrättskonventionen. Sverige har således inte några sund som omfattas av direktivets bestämmelser. (Se Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Nederländerna 1998, s. 285 och s. 308 f.) Direktivet föranleder



därför i denna del inte några särskilda författningsändringar. De vattenområden i sunden som ingår i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon eller utgör det fria havet omfattas emellertid ändå av den svenska reglering som kommer att gälla respektive vattenområde.

### 8.3.3 Utsläpp till följd av skada på fartyget eller dess utrustning

**Regeringens bedömning:** Det särskilda undantaget från vad som skall anses utgöra ett otillåtet utsläpp, vid utsläpp till följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, kräver inte ändring av svensk lag.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* efterlyser en definition av begreppet ”handlar under befälhavarens ansvar” samt ett klargörande av hur reglerna förhåller sig till de allmänna reglerna om nöd och förmans befallning i 24 kap. 4 § respektive 8 § brottsbalken. *Sjöbefälsförbundet* anser det vara olyckligt att man inte skall ta hänsyn till om besättningen vidtagit åtgärder för att begränsa ett utsläpp eller om någon egentlig skada uppstått till följd av utsläppet. Detta får till följd att incitamentet för att begränsa skada minskar men medför också en minskad benägenhet att anmäla utsläppet till och begära assistans från myndigheterna. Det bör inte i första hand vara besättningen som skall lastas för bristfällig utrustning, då utsläpp skett till följd av slitage eller ålderdom på fartyget. *Sveriges Redarförening* menar att utsläpp som är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning bör regleras enligt MARPOL 73/78.

#### Skälen för regeringens bedömning

##### *Undantag från utsläppsförbudet enligt direktivet*

Enligt artikel 5.2 i direktivet gäller under vissa förhållanden inte bestämmelserna om förbud mot utsläpp sådana utsläpp som är en följd av en skada på fartyget och dess utrustning. Undantagsbestämmelsen i direktivet avviker emellertid från motsvarande reglering i MARPOL 73/78 och därmed också från svensk rätt, se avsnitt 4.2.2, 5.3 och 7.1. För det första skall undantagsbestämmelsen vid utsläpp till följd av en skada på fartyget eller dess utrustning inte tillämpas på medlemsstaternas inre vatten eller i dess territorialhav. För det andra skall utsläpp av förorenade ämnen i internationella sund, ekonomiska zoner och på det fria havet inte betraktas som överträdelser när det gäller redaren, fartygets befälhavare eller besättningen när denna handlar under befälhavarens ansvar om de uppfyller kraven i de nu aktuella undantagsbestämmelserna i MARPOL 73/78.

Om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning skall det alltså betraktas som en överträdelse under förutsättning att det skett uppsåtligt eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. Den särskilda regleringen i direktivet jämfört med MARPOL 73/78 kan sägas skärpa kravet på att tillse att fartyget hålls i ett sådant skick och framförs så att det inte till följd av skada orsakar utsläpp.

För att uppfylla direktivets och rambeslutets reglering måste de uttryckliga undantagsbestämmelserna som nu återfinns i SJÖFS 2005:8 omarbetas. Bemyndiganden finns i 2 kap. 2 § andra stycket VlfL (olja) och 2 kap. 3 § VlfL (andra skadliga ämnen).

Frågan om en besättningsman handlat under befälhavarens ansvar eller inte får bedömas mot bakgrund av de i det enskilda fallet rådande instruktions- och ansvarsförhållandena. Mot bakgrund av de mångskiftande omständigheter som då kan komma att få betydelse torde det inte vara möjligt att lämna någon närmare definition.

När det gäller undantagsreglernas förhållande till de allmänna principerna om nöd och förmans befallning kommer ändringarna inte att innebära någon nyordning. Ett handlandes eventuella straffbarhet får till en början bedömas utifrån reglerna i VlfL och utifrån med stöd av den lagen meddelade förordningar och föreskrifter. Denna bedömning inverkar inte på frågan om det därefter kan finnas förutsättningar för att tillämpa någon av de allmänna ansvarsfrihetsreglerna i 24 kap. brottsbalken. Ansvarsfördelningen mellan olika besättningsmän och betydelsen av att uttryckliga order har givits är därvid att bedöma enligt sedvanliga straffrättsliga principer.

När det sedan gäller *Sjöbefälsförbundets* synpunkter anser inte regeringen att direktivet och rambeslutet kommer att innebära några orättvisa eller orimliga konsekvenser. Det kan erinras om att EU-instrumenten inte tar i anspråk annat än de möjligheter som havsrättskonventionen ger att införa mer strikta och långtgående bestämmelser i territorialhavet än i övriga farvatten (artikel 211.4 i havsrättskonventionen). Fortfarande kommer för straffbarhet att krävas att själva utsläppet skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Rena olyckor som inte någon kan lastas för straffrättsligt skall lika lite som i dag bli föremål för straffrättsligt ansvar. När det gäller att bedöma huruvida någon straffbar oaktsamhet har förelegat, skall detta i sedvanlig ordning avgöras utifrån vilka förpliktelser var och en har att iaktta enligt grundläggande handlingsregler och regelverk. Vidare kan det konstateras att det är av stor betydelse – även då en straffrättsligt relevant oaktsamhet har orsakat utsläppet – att söka begränsa skadan för den som gjort sig skyldig till överträdelsen. Vid straffmätningen skall rätten utöver brottets straffvärde i skälig omfattning beakta bl.a. om den tilltalade efter förmåga sökt förebygga eller avhjälpa eller begränsa skadliga verkningar av brottet (29 kap. 5 § andra punkten brottsbalken).

#### 8.3.4 Övriga undantag

**Regeringens bedömning:** Övriga bestämmelser om undantag från utsläppsförbudet bör inte föranleda någon ändring av svensk rätt.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter har lämnats.

**Skälen för regeringens bedömning:** I avsnitt 7.1 har redogjorts för att MARPOL 73/78 är genomförd i svensk rätt. Bestämmelsen i artikel 5.1 i direktivet om undantag från utsläppsförbudet innebär att samma undan-

tagsregler som i MARPOL 73/78 skall gälla vid tillämpningen av direktivet. Artikel 5.1 föranleder således inte någon författningsändring.

Prop. 2005/06:209

## 8.4 Anstiftan och medhjälp till brott

**Regeringens förslag:** Ansvar skall kunna utdömas för anstiftan och medhjälp till brott mot utsläppsbestämmelserna även om det inte går att döma till fängelse för gärningen på grund av lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg. En särskild regel om detta skall införas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 3 i rambeslutet framgår att medlemsstaterna skall straffbelägga ”medhjälp, bistånd och anstiftan” till de brott som avses i artikel 2 i rambeslutet, dvs. överträdelser enligt artikel 4 och 5 i direktivet, se avsnitt 8.3. Vad som avses med ”bistånd” framgår inte, men det får anses omfattas av vad som i den svenska lagstiftningen benämns ”medhjälp”, dvs. att ha främjat gärningen ”med råd eller dåd” utan att det är fråga om anstiftan. Anstiftan till brott innebär att någon har förmått annan att utföra en brottslig gärning. Medverkansregleringen i 23 kap. 4 § brottsbalken torde således i och för sig uppfylla kraven i artikel 3 i rambeslutet.

Av 23 kap. 4 § brottsbalken framgår att anstiftan och medhjälp till ett brott inom specialstraffrätten är generellt straffbelagt om fängelse är föreskrivet för gärningen. Enligt 10 kap. VI fL är fängelse föreskrivet för de aktuella brotten. I lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg (begränsningslagen) föreskrivs emellertid att fängelse i vissa fall inte kan dömas ut. Om ett brott mot bestämmelser om förebyggande, begränsning och kontroll av förorening av den marina miljön begås på ett fartyg som är registrerat i en främmande stat när fartyget befinner sig utanför svenskt inre vatten får strängare straff än böter inte dömas ut. Detta gäller dock inte allvarliga och uppsåtliga gärningar som avser förorening i territorialhavet. Begränsningslagen innebär att den generella regleringen i 23 kap. 4 § brottsbalken inte blir tillämplig på brott som enligt begränsningslagen bara kan föranleda böter (jfr prop. 2000/01:139, s. 109 f där en lagändring på grund av begränsningslagen ansågs nödvändig för att möjliggöra husrannsakan på utländska fartyg i bl.a. den ekonomiska zonen).

För att uppfylla rambeslutet i denna del behövs således en bestämmelse som föreskriver att medhjälp och anstiftan till brott mot utsläppsbestämmelserna skall föranleda ansvar, oberoende av att fängelse inte kan dömas ut för gärningen på grund av bestämmelserna i begränsningslagen. En reglering av denna innebörd kan då lämpligen införas i en ny paragraf, 10 kap. 12 § i VI fL.

**Regeringens bedömning:** Svensk rätt uppfyller direktivets och rambeslutets bestämmelser om sanktioner respektive påföljder samt försvårande omständigheter.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Svenska Naturskyddsföreningen* menar att det är rimligt att straffpåföljderna för föroreningsbrott skärps.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 8.1 i direktivet skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som krävs för att se till att de överträdelser som avses i artikel 4 i direktivet omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner, som får innefatta straffrättsliga eller administrativa sanktioner. Varje medlemsstat skall vidare enligt artikel 4.1 i rambeslutet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att de brott som avses i artiklarna 2 och 3 i rambeslutet beläggs med effektiva, proportionella och avskräckande straffrättsliga påföljder som, åtminstone i allvarliga fall, innefattar ett maximalt frihetsstraff på minst ett till tre år. Straffskalan enligt 10 kap. 1 § VlfL är böter eller fängelse i högst två år och uppfyller därför rambeslutet i denna del.

I artikel 4.2 i rambeslutet föreskrivs en möjlighet till undantag för mindre allvarliga fall. I dessa fall kan medlemsstaten besluta om påföljder av ett annat slag än de som anges i punkt 1. Bestämmelsen är inte tvingande och påkallar inte någon särskild reglering för svensk del. Det samma gäller artikel 4.3 i rambeslutet.

Enligt artikel 4.4 i rambeslutet skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att ett uppsåtligt brott enligt artikel 2 i rambeslutet beläggs med ett maximalt frihetsstraff på minst fem till tio år om brottet har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växter eller på delar av dem och dödsfall eller allvarlig personskada. Stadgandet innebär ett krav på att fängelse i åtminstone fem år skall finnas i straffskalan för dessa fall. Straffbestämmelserna i 10 kap. 1 § VlfL föreskriver ett maximistraff på två års fängelse. Bestämmelsen skall dock inte gälla om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller miljöbalken. Vad som kan komma i fråga vid allvarliga utsläpp är miljöbrott, grovt brott, enligt 29 kap. 1 § miljöbalken.

I 29 kap. 1 § miljöbalken föreskrivs att den som förorenar vatten på ett sätt som medför eller kan medföra sådana hälsorisker för människor eller sådana skador på djur eller växter som inte är av ringa betydelse eller annan betydande olägenhet för miljön, döms för miljöbrott till böter eller fängelse i högst två år. Är brottet grovt utgör straffskalan fängelse i lägst sex månader och högst sex år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om brottet har vållat eller kunnat vålla varaktiga skador av stor omfattning eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

Artikel 4.4 i rambeslutet påkallar alltså att det skall finnas ett maximistraff om minst fem års fängelse i fall då brottet har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växter eller på delar av dem och dödsfall eller allvarlig personskada. Rekvisiten för grovt miljöbrott får anses omfatta samtliga försvårande omständigheter enligt

rambeslutet. Kravet på ett straffmaximum på mellan fem och tio års fängelse i de allvarligaste uppsåtliga fallen är därför uppfyllt i svensk rätt. I propositionen Miljöbalkens sanktionssystem, m.m. (prop. 2005/06:182) har regeringen föreslagit vissa ändringar av 29 kap. 1 § miljöbalken som dock ännu inte antagits av riksdagen. De föreslagna ändringarna innebär emellertid inte att svensk rätt inte längre skulle uppfylla direktivet och rambeslutets krav.

Enligt artikel 4.5 i rambeslutet skall uppsåtliga brott enligt artikel 2 beläggas med ett maximalt frihetsstraff på minst två till fem år, om

a) brottet har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem, eller

b) brottet begicks inom ramen för en kriminell organisation i den mening som avses i rådets gemensamma åtgärd 98/733/RIF av den 21 december 1998 om att göra deltagande i en kriminell organisation i Europeiska unionens medlemsstater till ett brott, oavsett den straffnivå som anges i den gemensamma åtgärden.

Kravet på straffskalan enligt artikel 4.5 uppfylls genom straffbestämmelsen i 10 kap. 1 § VlfL. Enligt svensk rätt skall såsom försvårande omständighet vid bedömningen av ett brotts straffvärde särskilt beaktas bl.a. om brottet utgjort ett led i en brottslig verksamhet som varit särskilt noggrant planlagd eller bedrivits i stor omfattning och i vilken den tilltalade spelat en betydande roll (29 kap. 2 § sjätte punkten brottsbalken). De omständigheter i övrigt som enligt rambeslutet skall föranleda ett maximistraff på minst två års fängelse finns det också utrymme att beakta inom ramen för straffmätningen.

I artikel 4.6 och 4.7 anges vilka straffskalor som medlemsstaterna minst skall föreskriva då brottet begåtts av grov oaktsamhet, dels då överträdelsen vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem och dödsfall eller allvarlig personskada (maximalt frihetsstraff på minst två till fem år) dels då överträdelsen har vållat betydande och omfattande skada på vattenkvaliteten, på djur eller växtarter eller på delar av dem (maximalt frihetsstraff på minst ett till tre år). Kravet på straffskalan uppfylls genom straffbestämmelsen i 10 kap. 1 § VlfL. De omständigheter som enligt rambeslutet skall föranleda ett maximistraff på minst två års fängelse finns det utrymme att beakta inom ramen för straffmätningen.

Sammantaget görs den bedömningen att bestämmelserna om påföljder i artikel 4 punkterna 1–7 i rambeslutet inte påkallar några lagändringar för svenskt vidkommande. Regeringen finner inte heller skäl att överväga en skärpning av straffpåföljderna.

I artikel 4.8 i rambeslutet anges att i fråga om frihetsstraff skall denna artikel tillämpas om inte annat följer av internationell rätt, särskilt artikel 230 i FN:s havsrättskonvention. Den folkrättsliga begränsning i möjligheterna att använda frihetsstraff som finns i artikel 230 i havsrättskonventionen har i Sverige genomförts genom den i avsnitt 8.4 omnämnda begränsningslagen. Inte heller i denna del bedöms därför att rambeslutet påkallar någon ny reglering för svensk del.

**Regeringens bedömning:** Svensk rätt uppfyller de krav som rambeslutet ställer i fråga om ansvar och påföljder för juridiska personer.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer i sak med regeringens. Sedan promemorian remissbehandlats har de förslag till ändrade regler om företagsbot som tidigare beretts inom Regeringskansliet lett fram till en proposition. De föreslagna ändringarna har sedan antagits av riksdagen. (Prop. 2005/06:59, 2005/06:JuU13 och rskr. 2005/06:169). Lagändringarna kommer att träda i kraft den 1 juli 2006.

**Remissinstanserna:** *Åklagarmyndigheten* gör bedömningen att om det förslag till nya regler om företagsbot som lagts fram i prop. 2005/06:59 genomförs så uppfyller Sverige rambeslutets krav avseende ansvar och påföljder för juridiska personer. *Kustbevakningen* gör en liknande bedömning. *Svenska Naturskyddsföreningen* menar att rambeslutets maximibelopp bör utnyttjas beträffande företagsbot. *Sjöbefälsförbundet* menar att beloppen måste vara kännbara och ställas i paritet med rederiernas vinster samt ställer sig undrande om den identifikation som finns i artikel 5.1 i rambeslutet omfattar befälhavare och menar att en sådan ordning vore olämplig.

### Skälen för regeringens bedömning

Bestämmelserna om ansvar och påföljder för juridiska personer i artiklarna 5 och 6 i rambeslutet innebär att påföljder i form av bötesstraff eller administrativa avgifter under vissa förutsättningar skall kunna åläggas juridiska personer när brott har begåtts till deras förmån. Artiklarna har behandlats i avsnitt 6.

#### *Ansvar och påföljder genomförs genom företagsbotsinstitutet*

Något krav på att införa ett straffrättsligt ansvar för juridiska personer finns inte enligt rambeslutet. En anpassning av vattenföreningensavgiften i VlfL skulle således i och för sig kunna vara tillräckligt för att genomföra rambeslutet i denna del.

Vattenföreningensavgiften är en administrativ avgift som kan påföras fartygets ägare eller redare av Kustbevakningen när olagliga utsläpp av olja har skett inom Sveriges sjöterritorium, ekonomiska zon eller Östersjöområdet utanför dessa områden. Den lägsta avgift som kan tas ut är ett prisbasbelopp. Någon högsta gräns för avgiften finns inte. Från bl.a. en systematisk synpunkt torde dock en lösning med en ändring av bestämmelserna om vattenföreningensavgift för att genomföra rambeslutets bestämmelser vara mindre lämplig av följande skäl.

Bestämmelserna i rambeslutet utgör standardbestämmelser som återkommer i flera andra antagna rambeslut inom ramen för samarbetet i rättsliga och inrikes frågor. Motsvarande bestämmelser finns bl.a. i EU:s rambeslut om förstärkning av skyddet mot förfalskning i samband med införandet av euron (EGT L 140, 14.6.2000, s. 1). I samband med att riksdagen godkände det rambeslutet gjordes bedömningen att de svenska

reglerna om företagsbot motsvarar de krav som ställs i rambeslutet (prop. 1999/2000:85, bet. 1999/2000:JuU20, rskr. 1999/2000:217). Samma bedömning gjordes i det lagstiftningsärende som behandlade de lagändringar som ansågs nödvändiga till följd av det rambeslutet (prop. 2000/01:40, bet. 2000/01:JuU9, rskr. 2000/01:138). I den rapport som Europeiska kommissionen upprättade avseende medlemsstaternas genomförande av rambeslutet (KOM[2002] 771 slutlig) angavs också Sverige som en av åtta medlemsstater som har lagstiftning varigenom juridiska personer kan ställas till rättsligt ansvar för de brott som omfattas av rambeslutet.

Eftersom Sverige tidigare har uppfyllt rambeslutets bestämmelser om ansvar och påföljder för juridiska personer genom systemet med företagsbot finns det skäl att göra motsvarande bedömning även i fråga om det nu aktuella rambeslutet. Till det kommer att vattenföroreningsavgift endast kan utkrävas av redare och fartygsägare samt med anledning av ett olagligt oljeutsläpp (dvs. inte om andra skadliga ämnen släppts ut). Att ändra dessa förutsättningar är förstås möjligt, men skulle kräva ytterligare överväganden innan något förslag kan lämnas. Reglerna om företagsbot får därför anses vara lämpligare än reglerna om vattenföroreningsavgift för att genomföra de nu aktuella bestämmelserna i rambeslutet.

#### *Allmänt om ansvar och påföljder för juridiska personer*

I artikel 5.1 i rambeslutet anges de allmänna förutsättningarna för i vilka fall en juridisk person skall kunna ställas till ansvar enligt artiklarna 2 och 3 i rambeslutet, se avsnitt 6. I svensk rätt regleras de allmänna förutsättningarna för bestämmande av företagsbot i 36 kap. 7 § brottbalken. Så är fallet även i det förslag till ändringar i regleringen om företagsbot som nyligen antagits av riksdagen. I samband med förslaget till ändringar beaktades Sveriges åtaganden inom Europeiska unionen och samtidigt ändrades bl.a. reglerna om bestämmande av företagsbot (se prop. 2005/06:59, s. 25 och 33 ff). Hänvisningar till regler i 36 kap. brottbalken i detta avsnitt avser genomgående reglerna om företagsbot i den lydelse som kommer att träda i kraft den 1 juli 2006 om inte annat framgår. Reglerna om företagsbot återfinns härvid i 36 kap. 7–10 a § brottbalken.

Regeln i 36 kap. 7 § brottbalken innebär att en näringsidkare skall åläggas företagsbot om brott har begåtts i utövningen av näringsverksamhet, om det för brottet är föreskrivet strängare straff än penningböter, och

1. näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten, eller
2. brottet har begåtts av
  - a) en person i ledande ställning grundad på befogenhet att företräda näringsidkaren eller att fatta beslut på näringsidkarens vägnar, eller
  - b) en person som annars haft ett särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten.

Svensk rätt uppfyller därmed de krav som uppställs i artikel 5.1 i rambeslutet.

I rambeslutets artikel 5.2 föreskrivs att förutom i de fall som anges i punkt 1 (i samma artikel) skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att en juridisk person kan ställas till ansvar om brister i den övervakning eller kontroll som skall utföras av en sådan person som avses i punkt 1 (i samma artikel) har möjliggjort ett brott enligt artikel 2, när detta sker till den juridiska personens förmån av en person som är underställd denne. Utöver ansvaret för själva utsläppet enligt artikel 5.1 i rambeslutet skall således ett ansvar för den juridiska personen finnas för sådana till utsläppet bakomliggande brister i övervakning och kontroll som möjliggjort utsläppet.

Enligt 36 kap. 7 § första stycket första punkten brottsbalken får företagsbot åläggas om näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten. I detta får bl.a. anses ligga ett sådant krav som avses i artikel 5.2 i rambeslutet, nämligen att personer i företagsledande ställning i den juridiska personen utövar övervakning och kontroll över verksamheten så att brott inte möjliggörs (jfr prop. 1985/86:23, s. 33 och s. 66 f samt prop. 2005/06:59, s. 21). Svensk rätt uppfyller därmed kraven enligt artikel 5.2 i rambeslutet.

När det gäller den av *Sjöbefälsförbundet* resta frågan om befälhavaren kan ådra en juridisk person ansvar enligt de förutsättningar som anges i 36 kap. 7 § andra punkten brottsbalken (jfr artikel 5.1 i rambeslutet) får denna bedömas mot bakgrund av vilka befogenheter och vilket särskilt ansvar denne haft i det enskilda fallet (se prop. 2005/06:59, s. 23 ff).

#### *Samtidigt ansvar för juridiska och fysiska personer*

Enligt punkten 3 i artikel 5 i rambeslutet så får den juridiska personens ansvar i enlighet med punkterna 1 och 2 inte utesluta lagföring av fysiska personer som är gärningsmän, anstiftare eller medhjälpare till brott. I 36 kap. 10 a § brottsbalken finns en åtalsprövningsregel. Regeln innebär att ett brott som kan föranleda talan om företagsbot som dels har begåtts av oaktsamhet och dels inte kan antas föranleda annan påföljd än böter får åtalas av åklagare endast om åtal är påkallat från allmän synpunkt. Eftersom regeln bara omfattar oaktsamma brott på bötesnivå och inte utesluter utan bara begränsar möjligheten att väcka åtal för vissa brott som kan föranleda företagsbot innebär bestämmelsen inte att artikel 5.3 i rambeslutet överträds.

#### *Beloppsgräns m.m.*

Enligt artikel 6 i rambeslutet föreskrivs att de böter eller administrativa avgifter som skall utdömas mot juridiska personer skall ha ett maximum på minst 150 000 euro till 300 000 euro. I de allvarligaste fallen, inklusive åtminstone de uppsåtliga brott som omfattas av artikel 4.4. och 4.5 i rambeslutet, skall påföljder innefatta bötesstraff eller administrativa avgifter på minst 750 000 euro till 1 500 000 euro. Enligt 36 kap. 8 § brottsbalken skall företagsbot fastställas till lägst 5 000 kronor och högst tio miljoner kronor. Företagsbotens maximinivå i svensk rätt uppfyller alltså rambeslutets krav.



Det kan i sammanhanget framhållas att det genom 36 kap. 10 § första stycket första punkten brottsbalken finns möjlighet att jämka eller efterge boten om brottet medför annan betalningsskyldighet och den samlade reaktionen på brottligheten skulle bli oproportionerligt sträng. Denna möjlighet kan få betydelse i de fall då utsläppet även kan föranleda vattenföreningssavgift.

## 8.7 Domsrätt på det fria havet m.m.

**Regeringens förslag:** Svensk domstol skall vara behörig att döma till ansvar för brott mot bestämmelser om utsläppsförbud som har begåtts på ett utländskt fartyg inom en annan stats territorium eller ekonomiska zon om det har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt territorium eller svensk ekonomisk zon. Svensk domstol skall också vara behörig att döma till ansvar för brott mot bestämmelser om utsläppsförbud som har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet. Behörigheten skall i båda fallen förutsätta att fartyget frivilligt anlöpt svensk hamn.

**Regeringens bedömning:** Sverige bör inte tillämpa bestämmelsen i rambeslutet om behörighet för brott som har begåtts på en plats som inte faller under någon territoriell behörighet (artikel 7.1 d i rambeslutet).

**Promemorians förslag:** Överensstämmen i stora delar med regeringens. I promemorians förslag har dock domsbehörigheten enligt punkterna f och g i artikel 7 i rambeslutet genomförts genom att införa bara ett stycke i 10 kap. 10 § VlfL. Regeringens förslag innebär att rambeslutet i nu aktuella hänseenden genomförs i två olika stycken i samma paragraf.

**Remissinstanserna:** *Svea hovrätt* anför att domsrättsregeln i 10 kap. 10 § andra stycket VlfL i det remitterade förslaget inte synes täcka vad som föreskrivs i rambeslutets artikel 7.1 f, dvs. innefatta även domsrätt vid utsläpp som sker i en annan stats inre vatten eller territorialhav och som förorsakar eller kan komma att förorsaka skada inom svenskt territorium. Det är möjligt att nuvarande bestämmelser i 10 kap. 11 § VlfL rörande åtalbegränsning därvid behöver ses över. Beträffande domsrätten påpekar *Svea hovrätt* även att överensstämmen förbud mot utsläpp får införas i 2 kap. 2 § VlfL eller genom föreskrifter med stöd av den lagen och att reglerna om vattenföreningssavgift i lagens 8 kap. då får ett utvidgat tillämpningsområde. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* menar att återgivandet av det "fria havet" som "område som inte tillhör någon stat" inte förefaller tillfredsställande eftersom ett sådant uttryck kan sägas täcka även ekonomisk zon och vattenområde över kontinentalsockel. Det vore därför bättre att hänvisa till definitionen i artikel 86 i havsrättskonventionen. Institutet påpekar även att hänvisningen i 10 kap. 10 § andra stycket VlfL, som avser att införa domsrätt för brott begångna på det fria havet, hänvisar till brott som begåtts i Östersjön och andra områden där fritt hav inte finns samt till 2 kap. 4 § VlfL som inte i sig själv är formulerad som ett brott. *Svenska Naturskyddsföreningen* menar att samtliga möjligheter att lagföra utsläpp bör

utnyttjas och att så därför bör ske även beträffande artikel 7.1 d i rambeslutet.

Prop. 2005/06:209

## Skälen för regeringens förslag

### *Direktivet och rambeslutet*

Enligt artikel 4 i direktivet skall medlemsstaterna se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som avses i artikel 3.1 i direktivet betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligt, genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. De områden som avses är en medlemsstats inre vatten, territorialhav och ekonomiska zon, vissa sund som används för internationell sjöfart (i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över dessa) samt det fria havet. Enligt artikel 2 i rambeslutet skall medlemsstaterna se till att de överträdelser som avses i artikel 4 i direktivet betraktas som brott.

I rambeslutets artikel 7 finns en bestämmelse om domstols behörighet. I artikelns första punkt anges att varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fastställa sin behörighet i enlighet med internationell rätt med avseende på de aktuella brotten om brotten har begåtts

- a) helt eller delvis inom medlemsstatens territorium,
- b) inom dess exklusiva ekonomiska zon eller inom en likvärdig zon som fastställts i enlighet med internationell rätt,
- c) ombord på ett fartyg som för dess flagg,
- d) av en av dess medborgare om brottet är straffbart enligt strafflagstiftningen där det begicks eller om den plats där det begicks inte faller under någon territoriell behörighet,
- e) till förmån för en juridisk person som har ett huvudkontor på dess territorium,
- f) utanför dess territorium men har förorsakat eller kan komma att förorsaka föroreningar inom dess territorium eller dess ekonomiska zon, och fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler,
- g) på det fria havet och fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler.

Vid tillämpningen av artikel 7 i rambeslutet omfattar ett territorium de områden som avses i artikel 3.1 a och 3.1 b i direktivet, dvs. med territorium avses en stats inre vatten och territorialhav.

### *De flesta av rambeslutets obligatoriska krav på domstols behörighet är uppfyllda*

Enligt 2 kap. 1 § brottsbalken döms efter svensk lag och vid svensk domstol för brott som begåtts inom riket. I 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken finns vissa allmänna bestämmelser om svensk domsrätt när ett brott har begåtts utom riket. Där framgår bl.a. att det skall dömas efter svensk lag och vid svensk domstol om ett brott har begåtts av svensk medborgare, utom då gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten, samt om ett brott har begåtts på ett svenskt fartyg. I 10 kap. 10 § VlfL anges därutöver att svensk domstol är behörig att döma i fråga om vissa brott

enligt VIfl (eller om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken) om brottet begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon. Punkterna a–c samt första ledet i punkten d i artikel 7.1 i rambeslutet överensstämmer sålunda med svensk rätt och kräver ingen ny författningsreglering.

*Behörighet för svensk domstol för brott inom en annan stats territorium och ekonomiska zon samt på det fria havet måste införas*

Punkten f i rambeslutets artikel 7.1 tar sikte på sådana utsläpp som sker utanför medlemsstatens territorium men har förorsakat eller kan komma att förorsaka föroreningar inom dess territorium eller ekonomiska zon. Punkten g i artikel 7.1 i rambeslutet tar sikte på sådana utsläpp som sker på det fria havet. Domsrätt enligt båda punkterna förutsätter att fartyget frivilligt befinner sig i en av medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler.

Den nu berörda domsrätten grundas på bestämmelsen om hamnstatsjurisdiktion i artikel 218 i havsrättskonventionen. Möjligheterna att i Sverige lagföra brott inom de aktuella vattenområdena kan ytterst bara grundas på de möjligheter som föreskrivs i havsrättskonventionen. Detta förhållande kommer också till uttryck i artikel 7.1 i rambeslutet, där det föreskrivs att medlemsstaterna skall fastställa sin behörighet i enlighet med internationell rätt.

Det föreskrivs i artikel 218.1 i havsrättskonventionen att, när ett fartyg frivilligt befinner sig i en stats hamn, får staten vidta undersökningar och, om bevismaterialet berättigar härtill, inleda rättsliga förfaranden beträffande varje utsläpp från detta fartyg utanför statens inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon. Det krävs även att utsläppet strider mot internationella regler och normer, som fastställts genom behörig internationell organisation eller vid en allmän diplomatkonferens. Enligt artikel 218.2 i havsrättskonventionen får dock inga rättsliga förfaranden enligt punkten 1 inledas vad beträffar överträdelse av bestämmelser angående utsläpp i annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon, bl.a. såvida inte överträdelsen har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening av inre vatten, territorialhav eller ekonomisk zon tillhörande den stat som inleder rättsligt förfarande.

Hamnstatsjurisdiktionen skall ses i förhållande till de garantier som tillerkänts flaggstaten enligt havsrättskonventionen, bl.a. när det gäller undersökning av fartyg (artikel 226) samt suspension och begränsningar i inledandet av rättsligt förfarande (artikel 228). Som nämnts vid föregående underrubrik har den svenska domsrätten i 10 kap. 10 § VIfl utvidgats till den ekonomiska zonen i fråga om utsläppsbrott. I samband med införandet av den bestämmelsen beaktades de begränsningar som artikel 228 i havsrättskonventionen innehåller för att inleda rättsligt förfarande genom en särskild åtalbegränsningsregel i 10 kap. 11 § VIfl. De begränsningar som föreligger när det gäller möjligheterna att undersöka utländska fartyg har även de reglerats fullt ut i samband med införandet av domsrätt i den ekonomiska zonen.

Rambeslutet kräver en särskild reglering som föreskriver domsrätt beträffande utsläpp som skett från utländska fartyg enligt punkterna f och g i artikel 7.1 i rambeslutet. De vattenområden som påkallar ändring för

svenskt vidkommande avser utsläpp inom en annan stats territorium och ekonomiska zon samt utsläpp på det fria havet.

Domsrätt enligt artikel 7.1 f i rambeslutet förutsätter enligt sin svenska lydelse bl.a. att brottet ”förorsakat eller kan komma att förorsaka” föroreningar. I den motsvarande engelska lydelsen anges ”caused or is likely to cause” och i den danska lydelsen anges ”medført eller sandsynligvis vil medføre”. Den engelska och danska lydelsen av rambeslutet ansluter till den officiella översättningen av artikel 218 i havsrättskonventionen (SÖ 2000:1) genom att särskilt ange ett krav på att brottet ”sannolikt” kommer medföra förorening. Den svenska lagtexten bör i detta avseende ansluta till havsrättskonventionen och därför ange ett krav på att brottet medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt territorium eller svensk ekonomisk zon.

I artikel 218 i havsrättskonventionen regleras som nyss angetts förutsättningarna för att en hamnstat skall få vidta undersökningar och inleda rättsliga förfaranden. Rätten att fullfölja det rättsliga förfarandet regleras i artikel 228 i havsrättskonventionen. Rätten att inleda ett rättsligt förfarande motsvaras inte alltid av rätten att slutföra detta (jfr prop. 2000/01:139, s. 89). Enligt artikel 228 i havsrättskonventionen skall förfaranden som syftar till att ådöma straff för en överträdelse suspenderas om flaggstaten inom sex månader från den dag då rättsliga förfaranden först inleddes inleder rättsliga förfaranden som syftar till att ådöma straff för gärningen. Detta gäller dock inte om det inledda rättsliga förfarandet avser ett fall av större skada för kuststaten eller om flaggstaten upprepade gånger tidigare har underlåtit att beakta sin skyldighet att effektivt efterleva tillämpliga internationella regler och normer då det gäller överträdelser som begåtts på dess fartyg. Det förutsätts emellertid inte enligt artikel 228 i havsrättskonventionen att fartyget fortfarande befinner sig i hamn för att det rättsliga förfarandet skall få avslutas.

Artikel 218 i havsrättskonventionen reglerar alltså i första hand rätten att vidta undersökningar och *inleda* ett rättsligt förfarande. Eftersom det enligt svensk rätt förutsätts domsrätt för att ett rättsligt förfarande (närmast en förundersökning) skall kunna inledas, kan artikeln lämpligast genomföras genom en domsregler. Rambeslutet förutsätter också att frågan regleras på det sättet. Samtidigt är det enligt artikel 228 i havsrättskonventionen inte någon förutsättning att fartyget fortfarande befinner sig i hamn när det rättsliga förfarandet *avslutas*. Rent praktiskt skulle det också närmast vara en omöjlig ordning. Vad havsrättskonventionen förutsätter för hamnstatsjurisdiktion är att inspektion och rättsligt förfarande har föregåtts av ett frivilligt anlöp i hamn och inte av ett sådant ingripande i territorialhavet eller den ekonomiska zonen som kuststaten är berättigad till enligt artikel 220 i havsrättskonventionen.

Förutsättningen för domsrätt – och därigenom även för att inleda ett rättsligt förfarande – bör därför uttryckas så att fartyget frivilligt skall ha anlöpt hamn. Rambeslutet och den svenska regleringen bör sålunda tolkas i ljuset av havsrättskonventionen. Det innebär att domsrätten förutsätter att fartyget frivilligt skall ha anlöpt hamn och befinna sig i hamn när undersökningar vidtas och det rättsliga förfarandet inleds.

Som nämnts ovan under denna underrubrik har den svenska domsrätten i 10 kap. 10 § VlfL utvidgats till den ekonomiska zonen i fråga om utsläppsbrott. Den paragrafen bör kompletteras så att även utsläpp inom

annan stats territorium eller ekonomiska zon omfattas, dock endast under förutsättning att utsläppet medfört eller sannolikt kommer att medföra föroreningar inom svenskt territorium eller svensk ekonomisk zon. Paragrafen kompletteras vidare så att även utsläpp på det fria havet omfattas av domsrätten. I båda fallen skall den begränsningen gälla att fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn. Kompletteringarna bör lämpligen ske genom att ett nytt andra och tredje stycke motsvarande punkterna f respektive g i artikel 7.1 i rambeslutet införs. Innehållet i nuvarande andra ledet i 10 kap. 10 § VlfL flyttas följaktligen till ett sista stycke i paragrafen.

Regeln i 10 kap. 11 § VlfL överensstämmer med artikel 228 i havsrättskonventionen och kommer att omfatta även den nya regleringen av domsrätten. Direktivet och rambeslutet föranleder ingen förändring av åtalbegränsningsregeln. Vid vilka domstolar som åtal i dessa fall skall väckas framgår av 10 kap. 8 § VlfL.

Till utvidgningarna av domsrätten måste föras korresponderande utvidgningar av bestämmelserna om förbud mot utsläpp för att åtagandena att kriminalisera de överträdelser som anges i direktivet skall uppfyllas, se avsnitt 8.3.2.

Varken direktivet eller rambeslutet påkallar i och för sig att utsläppsförbud och domsrätt införs beträffande andra staters territorium eller ekonomiska zon än sådana som är medlemsstater i den Europeiska unionen. Samtidigt reser de inga hinder mot detta. Att det är möjligt att införa även sådana utsläppsförbud och sådan domsrätt följer av artikel 218 i havsrättskonventionen. Regler om förbud mot utsläpp behöver till skillnad från regler om domsrätt inte införas genom lag (jfr 2 kap. 2 och 3 §§ VlfL). Ett framtida internationellt samarbete utanför den Europeiska unionen eller praktiska behov kan visa sig påkalla förbud mot utsläpp i annan stats territorium eller ekonomiska zon även beträffande andra stater än medlemsstater. Mot denna bakgrund bör den nu föreslagna regeln om domsrätt beträffande utsläpp i annan stats territorium eller ekonomiska zon inte inskränkas till att avse bara andra medlemsstater.

Det kan anmärkas att införlivandet av artikel 7.1 f i rambeslutet och en förbudsregel praktiskt sett inte kommer att innebära att Sverige instiftar ett formligt förbud mot utsläpp i en annan stats territorium eller ekonomiska zon. Förbudet kommer i praktiken att innebära ett förbud att i sådana vattenområden göra ett utsläpp på sådant sätt att det medför eller sannolikt kommer att medföra förorening på svenskt territorium eller svensk ekonomisk zon.

### *Hamnbegreppet*

Någon allmän definition av begreppet hamn finns inte i den svenska lagstiftningen. VlfL innehåller inte heller någon definition av vad som skall avses med hamn i den lagen. Med stöd av bemyndigande i 1 kap. 2 § andra stycket VlfL har dock Sjöfartsverket i bilaga 1 till SJÖFS 2005:8 föreskrivit att med hamn avses där en plats eller ett geografiskt område som inrättats för att ge service till fartyg. Definitionens innehåll är densamma som i upphävda SJÖFS 2001:15 och infördes som en följd av genomförandet av den s.k. Östersjöstrategin i svensk rätt (jfr prop. 1999/2000:133, s. 20). Det finns inte någon anledning att ändra den

definition som finns i Sjöfartsverkets föreskrifter eftersom det i nu aktuellt sammanhang knappast utgör ett problem att avgöra vad som är en hamn.

Däremot kan tolkningsproblem uppstå när fartyget skall anses ha anlöpt hamn. Ett fartyg bör inte automatiskt anses ha anlöpt hamn enligt de nya bestämmelserna så fort fartyget befinner sig på en plats som ligger inom den geografiska gräns som utgör hamnen enligt definitionen i Sjöfartsverkets föreskrifter. En hamn kan bl.a. omfatta ett ganska stort vattenområde utanför kajen och ett fartyg har alltid en möjlighet att avbryta sin insegling eller att lägga till vid kaj. Så länge fartyget inte har lagt till vid kaj eller ankrat på redd inom ett område som ligger i hamnen kan det vara svårt att avgöra om fartyget över huvud taget avser att fullgöra sin i förväg meddelade avsikt att göra detta.

För att en bestämmelse om domsrätt i detta fall över huvud taget skall kunna bli effektiv krävs att det också går att vidta faktiska och rättsliga åtgärder mot fartyget. Så länge fartyget inte har lagt till vid kaj kan sådana åtgärder vara svåra att utföra. Av detta skäl, och för att inte utsträcka den s.k. hamnstatsjurisdiktionen utöver vad som kan anses tillåtet enligt artikel 218 i havsrättskonventionen, bör därför normalt krävas att fartyget, för att anses ha anlöpt hamn i nu aktuellt hänseende, t.ex. skall ha lagt till vid kaj eller ankrat på redd för det fall denna ligger inom hamnområdet. Det måste dock i det enskilda fallet alltid avgöras huruvida fartyget skall anses ha anlöpt hamnen eller inte.

#### *Särskilt om begreppet "det fria havet"*

Begreppet "det fria havet" förekommer inte sedan tidigare i lagen. I konsekvens med den terminologi som används i brottsbalkens bestämmelser om domsrätt har i promemorian föreslagits att lagtexten i stället för att använda detta begrepp skall ange "ett område som inte tillhör någon stat". Som *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* påpekat kan emellertid detta uttryck vara missvisande eftersom det också kan sägas omfatta ekonomiska zoner (jfr prop. 2000/01:139, s. 88). Begreppet är därför även olämpligt för att åstadkomma den behövliga distinktionen mellan punkterna f och g i artikel 7.1 i rambeslutet. Även om begreppet det fria havet inte förekommer sedan tidigare i lagen torde det inte möta något hinder att införa begreppet i VlfL eftersom det förekommer och definieras i artikel 86 i havsrättskonventionen.

Begreppet det fria havet är alltså hämtat från artikel 86 i havsrättskonventionen och det kan anmärkas att det till skillnad från begreppet internationellt vatten inte omfattar en stats ekonomiska zon. Inget av begreppen omfattar en stats inre vatten eller territorialhav.

#### *Vattenföroreningsavgifternas tillämpningsområde*

Svensk jurisdiktion med möjlighet att ta ut vattenföroreningsavgift föreligger för närvarande på svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon. Det är inte regeringens avsikt att möjligheterna att ta ut vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. VlfL skall utvidgas i samma utsträckning som domsrätten. Enligt 8 kap. 1 § VlfL skall sådan avgift

tas ut om något av de förbud mot utsläpp av olja från fartyg som avses i 2 kap. 2 § VlfL har överträtts och utsläppet inte är obetydligt. Detsamma gäller om sådant utsläpp som avses i 2 kap. 4 § VlfL inte har begränsats så långt som möjligt. Den föreslagna utvidgningen av domsrätten skall ske genom ändring av lag. Däremot kommer påkallade utvidgningar av förbuden mot utsläpp att ske genom förordning eller myndighetsföreskrifter, jfr avsnitt 8.3.2. Därmed kan de inskränkningar som är nödvändiga för att inte reglerna om vattenföroreningsavgift skall få ett utvidgat tillämpningsområde tas in i förordning eller myndighetsföreskrifter.

#### *Rambeslutets fakultativa domsregler*

##### Artikel 7.1 d

I artikel 7.1 d i rambeslutet föreskrivs att behörighet skall fastställas om brottet har begåtts av en av medlemsstatens medborgare, om brottet är straffbart enligt strafflagstiftningen där det begicks eller om den plats där det begicks inte faller under någon territoriell behörighet.

Första ledet i artikeln har sin motsvarighet i 2 kap. 2 § brottsbalken och kräver således ingen åtgärd för att genomföras.

När det gäller andra ledet i punkten d, nämligen möjligheten att lagföra svenska medborgare som begår brott på ett område som inte tillhör någon stat, krävs enligt 2 kap. 2 § brottsbalken att svårare straff än böter skall kunna följa på gärningen för att svensk domstol skall vara behörig att döma. Den situation som kan bli aktuell är framför allt om en svensk medborgare begår ett brott ombord på ett utländskt fartyg på det fria havet. Enligt artikel 230 i havsrättskonventionen, som har genomförts i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag, kan dock endast ekonomiska påföljder komma i fråga för utsläpp som skett på utländska fartyg på det fria havet. För att genomföra artikel 7.1 d andra ledet i rambeslutet är således en särreglering i förhållande till vad som gäller enligt 2 kap. 2 § andra stycket brottsbalken nödvändig.

Enligt artikel 7.2 a i rambeslutet är det emellertid frivilligt för medlemsstaterna att tillämpa punkten d i artikel 7.1 i rambeslutet. Att tillämpa bestämmelsen fullt ut skulle innebära en mer långtgående tillämpning än vad som gäller enligt brottsbalken. Samtidigt bör beaktas att brottsbalkens domsregler i vissa fall saknar tillämplighet endast på grund av att den i föregående stycke omnämnda begränsningslagen utesluter annan påföljd än böter. Det kan därför inte uteslutas att det bör skapas förutsättningar för att lagföra otillåtna utsläpp i så stor utsträckning som möjligt. Man måste dock utgå från att i de situationer som kan komma i fråga i första hand flaggstaten vidtar åtgärder avseende brottet med stöd av sin obligatoriska behörighet enligt artikel 7.1 c i rambeslutet. Sverige bör därför inte genomföra rambeslutet i vidare mån än som krävs i detta hänseende, varför någon särreglering inte bör införas. Skulle det visa sig att brott i de situationer som här avses inte visar sig komma att beivras bör frågan dock övervägas på nytt.

##### Artikel 7.1 e

Bestämmelsen i artikel 7.1 e, att en medlemsstat skall ha behörighet att döma över brott enligt rambeslutet som har begåtts till förmån för en

juridisk person som har sitt huvudkontor på medlemsstatens territorium, saknar motsvarighet i svensk rätt. Svenska domstolar har emellertid en långtgående behörighet att döma över brott. Svenska domstolar har alltid behörighet att döma över brott som helt eller delvis har begåtts i Sverige. Dessutom har domstolarna en vidsträckt behörighet att döma över brott som begåtts utom riket (se främst 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken). Sverige har därför redan beslutat att utnyttja den möjlighet som föreskrivs i artikel 7.2 att inte tillämpa denna behörighetsbestämmelse i rambeslutet (jfr prop. 2004/05:157, s. 38 f och regeringens beslut den 16 juni 2005 i dnr N2005/5533/TP). Samma bedömning har tidigare gjorts vad gäller motsvarande domsrättsbestämmelser i andra rambeslut (se exempelvis prop. 2003/04:147, s. 24 och prop. 2003/04:164, s. 31).

#### *Behörighet för flera medlemsstater att döma för samma brott*

Artikel 7.4 och 7.5 i rambeslutet reglerar fall där flera medlemsstater har behörighet att döma över samma brott. Bestämmelserna innebär att de berörda medlemsstaterna skall vinnlägga sig om att samordna sina åtaganden på lämpligt sätt, i synnerhet beträffande villkoren för lagföring och förfaranden för ömsesidig rättslig hjälp. Vilka omständigheter som skall beaktas vid fastställandet av behörigheten i dessa situationer räknas upp. Bestämmelserna har en icke tvingande utformning och torde därför inte påkalla några lagändringar. Det kan i sammanhanget nämnas att rambeslutet om bekämpande av terrorism (EGT L 164, 22.6.2002, s. 3) och rambeslutet om angrepp mot informationssystem innehåller liknande bestämmelser som inte har bedömts påkalla några lagstiftningsåtgärder (jfr prop. 2001/02:135 och 2002/03:38 samt 2003/04:164).

## 8.8 Övriga artiklar

Övriga artiklar som inte har behandlats särskilt i avsnitt 8.1–7 utgör allmänna instruktioner till medlemsstaterna, kommissionen eller Europeiska sjösäkerhetsbyrån eller kräver av andra anledningar inte några åtgärder i form av lagändringar.



## 9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Direktivet skall enligt artikel 16 vara genomfört i medlemsstaternas lagstiftning senast den 1 april 2007, jfr rättelsen av direktivet omnämnd i avsnitt 5 vid underrubriken Samarbete inom EU m.m.

Rambeslutet skall enligt artikel 11.1 vara genomfört senast den 12 januari 2007. Eftersom genomförandet av rambeslutet är avhängigt av genomförandet av direktivet bör ett genomförande göras samtidigt. För att inte överskrida någon tidsfrist för genomförandet måste rättsakterna därför genomföras senast den 12 januari 2007.

Regeringen anser att de aktuella lagändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2007.

Av 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken framgår bl.a. att ingen får dömas för en gärning som inte var straffbelagd när den begicks och att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. Någon övergångsbestämmelse är därför inte nödvändig för någon av de lagändringar som nu har föreslagits.

## 10 Kostnader och andra konsekvenser

De lagändringar som föreslås är sådana att de inte kan förväntas leda till några konsekvenser av betydelse vare sig för myndigheter, domstolar, sjöfartsnäringsen eller någon annan.

Den utvidgade domsrätten innebär att det blir möjligt att lagföra även utländska fartyg som bryter mot bestämmelser om utsläppsförbud på det fria havet samt under vissa särskilda förutsättningar även i annan stats territorium och ekonomiska zon, vilket ur ett miljöperspektiv är positivt eftersom detta kan förmodas motverka undermåliga fartyg. Det gäller särskilt om övriga stater inför motsvarande domsrätt. I praktiken är dock domsrätten omgärdad av begränsningar som gör att dessa mål torde bli mycket ovanliga i svenska domstolar. Exempelvis är bevissvårigheterna uppenbara. Den förändring av måltillströmningen som kan väntas ske är därför försumbar.

Möjligheterna att döma till ansvar för anstiftan och medhjälp till ett utsläppsbrott vidgas något. Genom lagändringen blir det möjligt att döma till ansvar för anstiftan och medhjälp till olagliga utsläpp som begås på ett utländskt fartyg utanför svenskt inre vatten. Tidigare var detta möjligt endast om det var fråga om en allvarlig och uppsåtlig gärning avseende förorening i territorialhavet. Någon ökad arbetsbelastning av betydelse för domstolarna torde inte heller denna ändring medföra. Regeringen gör därför bedömningen att eventuella merkostnader kan finansieras inom befintliga ramar.

**Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg***1 kap. 2 §*

Definitionen av "fartyg" kompletteras genom att även undervattensfartyg uppräknas. Detta görs för att definitionen skall motsvara den definition av "fartyg" som finns i artikel 2.4 i direktivet 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 8.1.1.

*10 kap. 10 §*

Genom ändringarna, som genomför artikel 7.1 f och g i rambeslutet 2005/667/RIF om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg, införs svensk domsrätt i fråga om överträdelser av bestämmelser om utsläppsförbud för utländska fartyg som dels begås inom en annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon om det har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon samt dels om brottet begås på det fria havet. Domsrätten begränsas dock av hamnstatsjurisdiktionen. Rambeslutet och den svenska regleringen måste således tolkas i ljuset av havsrättskonventionen. Det innebär att domsrätten förutsätter att fartyget frivilligt skall ha anlöpt svensk hamn när undersökningar vidtas och det rättsliga förfarandet inleds. Vad som avses med att ett fartyg har anlöpt svensk hamn har behandlats i avsnitt 8.7 vid underrubriken Hamnbegreppet. I avsnitt 8.7 har även övriga ändringar i paragrafen behandlats.

Lagföring förutsätter givetvis att det föreligger förbud mot utsläpp i det aktuella vattenområdet.

Begreppet det fria havet är hämtat från artikel 86 i havsrättskonventionen och omfattar till skillnad från begreppet internationellt vatten inte en stats ekonomiska zon. Inget av begreppen omfattar en stats inre vatten eller territorialhav.

Det som tidigare angavs i sista meningen i första stycket om att domsrätt även skall gälla om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken framgår nu av ett nytt sista stycke.

*10 kap. 12 §*

Paragrafen är ny och genomför artikel 3 i rambeslutet. Den nya regleringen innebär att de bestämmelser som finns i 23 kap. 4 § brottsbalken om medhjälp och anstiftan till brott skall gälla även om fängelse i det konkreta fallet inte kan följa på gärningen. Detta är annars enligt 23 kap. 4 § första stycket brottsbalken en förutsättning för att ansvar skall kunna utdömas för medhjälp och anstiftan till en gärning i specialstraffrätten, om inte annat är föreskrivet (jfr 23 kap. 4 § fjärde stycket brottsbalken). Fängelse är föreskrivet i 10 kap. för de utsläppsbrott som regleringen tar

sikte på, men i vissa fall får strängare straff än böter ändå inte dömas ut Prop. 2005/06:209  
på grund av lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av  
svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.4.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG  
av den 7 september 2005 om föroreningar för-  
orsakade av fartyg och införandet av sanktioner för  
överträdelser

Prop. 2005/06:209  
Bilaga 1























Rådets rambeslut 2005/667/RIF av den 12 juli 2005  
om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för  
bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg

Prop. 2005/06:209  
Bilaga 2









Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

*dels* att 1 kap. 2 § och 10 kap. 10 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 12 §, med följande lydelse.

**1 kap.**

**2 §**

*Nuvarande lydelse*

I lagen används beteckningar som har följande betydelse

Beteckning

Betydelse

-----

Fartyg

Fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss

-----

*Föreslagen lydelse*

I lagen används beteckningar som har följande betydelse

Beteckning

Betydelse

-----

Fartyg

Fartyg, svävare, *undervattensfartyg*, fasta eller flytande plattformar, samt andra flytande anordningar som används till sjöss

-----

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**10 kap.**

**10 §**

Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om

Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11, Celex 32005L0035).

2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig. *Detsamma gäller om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.*

2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

*Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg inom ett område som inte tillhör någon stat döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om fartyget frivilligt befinner sig i en svensk hamn.*

*Vad som anges i första och andra styckena gäller även om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.*

## **12 §**

*Vad som anges i 23 kap. 4 § brottsbalken om anstiftan och medhjälp till brott skall gälla beträffande en gärning som är straffbelagd enligt denna lag även om fängelse inte kan dömas ut för gärningen på grund av bestämmelserna i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## Förteckning över remissinstanser

Prop. 2005/06:209  
Bilaga 4

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Sveriges Dispaschör, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Statens kriminaltekniska laboratorium, Försvarmakten, Räddningsverket, Kustbevakningen, Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Fiskeriverket, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, ILO-kommittén, Tull-Kust, Sveriges fiskares riksförbund, Svenska Naturskyddsföreningen, Sjöbefälsförbundet, SEKO Sjöfolk, Sveriges redareförening, Sveriges redareförening för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Sveriges Hamnar, Skogsindustrierna, Mälarhamnar AB och Stockholms hamn AB.

Kemikalieinspektionen har avstått från att yttra sig.

Därutöver har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Svenska Sjörättsföreningen, Officersförbundet, Världsnaturfonden, Greenpeace, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Lotsförbundet, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges skeppsmäklareförening, Svenskt Näringsliv och Göteborgs hamn AB.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

*dels* att 1 kap. 2 § och 10 kap. 10 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 12 §, av följande lydelse.

### **1 kap.**

#### **2 §<sup>2</sup>**

#### *Nuvarande lydelse*

I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, fasta eller flytande plattformar samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller florán, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet, i andra vattenområden eller i luften, såsom utströmning, kvittblivning,

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11, Celex 32005L0035).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:527

*Föreslagen lydelse*

I lagen används beteckningar som har följande betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjöområdet	Allt vattenområde i den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57° 44,8' nord
Fartyg	Fartyg, svävare, <i>undervattensfartyg</i> , fasta eller flytande plattformar, samt andra flytande anordningar som används till sjöss
Skadligt ämne	Olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller florans, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden
Utsläpp	Varje utsläpp i havet, i andra vattenområden eller i luften, såsom utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**10 kap.**

**10 §<sup>3</sup>**

Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig. *Detsamma gäller om*

Om ett brott enligt 1, 2, 3 eller 4 § har begåtts på ett utländskt fartyg i Sveriges ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2001:1294

*gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.*

*Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg inom en annan stats inre vatten, territorialhav eller ekonomiska zon döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om*

*1. överträdelsen har medfört eller sannolikt kommer att medföra förorening inom svenskt inre vatten, territorialhav eller svensk ekonomisk zon, och*

*2. fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.*

*Om ett brott enligt 1 eller 2 § har begåtts på ett utländskt fartyg på det fria havet döms vid svensk domstol även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig om fartyget frivilligt har anlöpt svensk hamn.*

*Det som anges i första – tredje styckena gäller även om gärningen kan föranleda ansvar enligt brottsbalken eller miljöbalken.*

## **12 §**

*Det som anges i 23 kap. 4 § brottsbalken om anstiftan och medhjälp till brott skall gälla i fråga om en gärning som är straffbelagd enligt denna lag även om fängelse inte kan dömas ut för gärningen på grund av bestämmelserna i lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag när det gäller vissa brott begångna på utländska fartyg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.



Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2006-05-09

**Närvarande:** f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

## **Straffrättsliga regler mot förorening från fartyg**

Enligt en lagrådsremiss den 4 maj 2006 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Tommie Börjesson.

*Lagrådet* lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 1 juni 2006.

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Sommestad, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Hallengren, Björklund, Österberg, Orback, Baylan.

Föredragande: statsrådet Messing.

---

Regeringen beslutar proposition 2005/06:209 Straffrättsliga regler mot förorening från fartyg.

---

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upp- häver eller upprepar ett normgivnings- bemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG- regler
--------------------	--	--

---

Lag om ändring i lagen  
(1980:424) om åtgärder  
mot förorening från  
fartyg

32005L0035  
32005D0667