



Handelshögskolan  
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

2008-11-14

Juridiska institutionen  
Juristprogrammet  
Höstterminen 2008

# Ersättningsansvaret vid lastning och lossning

Föremål för sjörättslig protektionism eller  
miljörättslig innovation?

Examensuppsats  
30 poäng

**Författare:**

Jannice Ribberström  
Nathalie Törnkvist

**Handledare:**

Svante O. Johansson

## Sammanfattning

I den här uppsatsen diskuteras gränsdragning mellan de ersättningsrättsliga systemen inom sjörätten och miljöretten. Huvudsakligen handlar det om reglerna för vissa miljöskador i 32 kap. miljöbalken kan användas då utsläpp av en farlig substans har skett när fartyget ligger till kaj vid lastning eller lossning. En uppdelning har gjorts mellan sådana substanser som är specialreglerade i sjölagen, nämligen beständiga mineraloljor, och andra farliga substanser som är oreglerade. I uppsatsen diskuteras de olika regelverken rörande ansvarsgrund, tillämpningsområde, ansvarssubjekt, ersättningsgilla skador samt möjligheten till begränsning av ansvaret. Vår slutsats är att 32 kap. miljöbalken teoretiskt sett är tillämpligt på utsläpp som inträffar vid lastning och lossning i hamn. En annan fråga är dock om det är lämpligt att använda sig av 32 kap. miljöbalken.

Både sjö- och miljöretten har många särdrag som är typiska för just de olika områdena, vilket har gjort den här undersökningen mycket intressant. I sjörätten är många bestämmelser grundade på internationella konventioner. Eftersom sjötransport är en gränsöverskridande verksamhet så finns det en stor enighet om att det enda tillfredsställande alternativet är att internationellt reglera sjöfarten. Sjöfarten har också en långvarig tradition bakom sig och många regler grundar sig på värderingar och tankar som var aktuella för länge sedan. Det finns många åsikter om att sjörätten är konservativ och protektionistisk. En annan aspekt är att det är flera parter är inblandade i sjötransport, bland många kan nämnas fartygsägare, redare, befraktare, lastägare. Miljöretten å sin sida är ett något nyare institut vilket har utvecklats enormt de senaste åren och har fått allt större betydelse. Till detta kommer den allt mer omfattande regleringen från EU på både miljö- och sjörettens område.

Med detta i bakhuvudet kommer vi fram till att 32 kap. miljöbalken mycket väl kan användas vid lastning och lossning. Denna tillämpning blir aktuell när fartygen har upphört att vara en rörlig störningskälla. Att tillämpa 32 kap. miljöbalken är framförallt en fördel för skadelidande. Detta blir särskilt uppenbart angående oreglerade substanserna, eftersom ett culpaansvar vid sådana olyckor går emot allt vad miljöskadeståndsrätt heter. Men även för de reglerade oljorna är det en fördel om miljöbalkens regler tillämpas eftersom det då blir en enhetlig tillämpning för skadelidande. Vare sig olyckan sker vid hamnens utrustning eller vid fartygets utrustning så bör samma regler användas.

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SAMMANFATTNING .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>1. INTRODUKTION .....</b>  | <b>5</b>  |
| 1.1 INLEDNING .....   | 5         |
| 1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....                                  | 7         |
| 1.3 METOD OCH MATERIAL .....  | 7         |
| 1.4 AVGRÄNSNINGAR .....   | 8         |
| <b>2. INTERNATIONELL REGLERING .....</b>                              | <b>9</b>  |
| 2.1 ANSVARIGHETS- OCH FONDKONVENTIONEN .....                          | 10        |
| 2.2 HNS-KONVENTIONEN .....  | 12        |
| 2.3 BUNKERKONVENTIONEN .....  | 13        |
| <b>3 LASTNINGS- OCH LOSSNINGSSITUATIONEN.....</b>                     | <b>15</b> |
| <b>4. TILLÄMPNINGSOMRÅDE .....</b>                                    | <b>17</b> |
| 4.1 SPECIALREGLERING FÖR VISSA OLJOR .....                            | 17        |
| 4.1.1 Beständig mineralolja.....                                      | 17        |
| 4.1.1.1 Brand och explosion .....                                     | 17        |
| 4.1.2 Bunkerolja .....  | 18        |
| 4.2 ÖVRIGA FARLIGA SUBSTANSER .....                                   | 19        |
| 4.3 ERSÄTTNING FÖR VISSA MILJÖSKADOR .....                            | 21        |
| 4.3.1 Verksamhet på en fastighet.....                                 | 21        |
| 4.3.2 Omgivning .....   | 22        |
| 4.3.3 Orts- eller allmänvanlig .....                                  | 23        |
| 4.3.4 Störning .....  | 26        |
| 4.3.4.1 Brand och explosion .....                                     | 27        |
| 4.4 KAN 32 KAP. MILJÖBALKEN ANVÄNDAS VID LASTNING OCH LOSSNING? ..... | 28        |
| 4.4.1 Fartyg - en rörlig störningskälla? .....                        | 29        |
| 4.4.2 Reglering i nordiska länder.....                                | 32        |
| 4.4.3 Lex specialis och betydelsen av en hänvisning .....             | 34        |
| 4.4.3.1 Specialreglering för vissa oljor .....                        | 34        |
| 4.4.3.2 Andra farliga substanser .....                                | 35        |
| 4.4.4 Internationella åtaganden .....                                 | 38        |
| <b>5. ANSVARSGRUND .....</b>  | <b>39</b> |
| 5.1 SPECIALREGLERING FÖR VISSA OLJOR .....                            | 39        |
| 5.2 ANDRA FARLIGA SUBSTANSER .....                                    | 40        |
| 5.2.1 Sjölagen.....   | 40        |
| 5.2.2 Skadeståndslagen.....   | 41        |
| 5.3 ERSÄTTNING FÖR VISSA MILJÖSKADOR .....                            | 41        |
| 5.4 STRIKT ANSVAR UTAN LAGSTÖD .....                                  | 42        |
| 5.5 FÖRDELAR MED MILJÖBALKEN.....                                     | 45        |
| <b>6. ANSVARSSUBJEKT.....</b>   | <b>46</b> |
| 6.1 SPECIALREGLERING FÖR VISSA OLJOR .....                            | 46        |
| 6.1.1 Fallet ERIKA .....  | 47        |
| 6.2 ÖVRIGA FARLIGA SUBSTANSER .....                                   | 50        |
| 6.2.1 Ansvarsfördelning - Regress.....                                | 50        |
| 6.3 ERSÄTTNING FÖR VISSA MILJÖSKADOR .....                            | 51        |
| 6.3.1 Fastighetsägare och tomträttsinnehavare .....                   | 52        |
| 6.3.2 Nyttjanderättshavare .....                                      | 52        |
| 6.3.3 Brukare .....   | 53        |
| 6.3.4 Ansvarsfördelning.....  | 54        |
| 6.3.5 Nordisk utblick.....  | 55        |
| 6.4 STRIKT ANSVAR UTAN LAGSTÖD .....                                  | 56        |
| 6.5 FÖRDELAR MED MILJÖBALKEN .....                                    | 56        |
| <b>7. ERSÄTTNINGSGILL SKADA .....</b>                                 | <b>57</b> |
| 7.1 SKADOR .....  | 57        |

|  |           |
|--|-----------|
| 7.2 SPECIALREGLERING FÖR VISSA OLJOR ..... | 59        |
| 7.3 ÖVRIGA FARLIGA SUBSTANSER .....        | 60        |
| 7.4 ERSÄTTNING FÖR VISSA MILJÖSKADOR ..... | 61        |
| 7.4.1 <i>Ideell skada</i> .....            | 62        |
| 7.5 FÖRDELAR MED MILJÖBALKEN .....         | 64        |
| <b>8. ANSVARSBEGRÄNSNING .....</b>         | <b>66</b> |
| 8.1 SPECIALREGLERING FÖR VISSA OLJOR ..... | 66        |
| 8.2 ÖVRIGA FARLIGA SUBSTANSER .....        | 67        |
| 8.3 ERSÄTTNING FÖR VISSA MILJÖSKADOR ..... | 68        |
| 8.4 FÖRDELAR MED MILJÖBALKEN .....         | 69        |
| <b>9. SLUTSATS .....</b>                   | <b>72</b> |
| <b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>               | <b>78</b> |

# 1. Introduktion

## 1.1 Inledning

Sjöfarten anses generellt vara en riskfylld verksamhet, speciellt om fartygen transporterar farligt gods. Sjöfarten står för en mycket stor del av de föroreningar som sker till havs och skador på miljön uppstår huvudsakligen från utsläpp av olja och andra farliga substanser.<sup>1</sup> Historien rapporterar om många allvarliga olyckor som har inträffat på grund av oljeutsläpp från fartyg. På senare tid har även transporterna med farliga och gifta ämnen såsom exempelvis kemikalier, gaser och bekämpningsmedel ökat. Dessa utgör ett växande hot varför allt mer uppmärksamhet riktats mot miljön och miljöförstöring den sista tiden. Transporter av olja till havs har dessutom ökat väsentligt och beräknas öka ytterligare i framtiden.<sup>2</sup>

Många av de olyckor som inträffar inom sjöfarten har sin grund i de generella risker som ofta förknippas med sjöfarten exempelvis grundstötningar och kollisioner mellan fartyg eller med fasta anläggningar. Vanligare är dock att olyckor inträffar i samband med lastning och lossning av gods i hamn. Vid denna typ av olyckor finns stor risk för att olja eller kemikalier sprids till vatten, luft och mark vilket kan leda till omfattande miljöskador.<sup>3</sup> Vatten och stränder kan förorenas, omfattande miljövärden kan förstöras samt skador på anläggningar, båtar, fartyg, människor och djur kan inträffa.

Anledningen till att det är vanligt med olyckor som inträffar vid lastning och lossning av olja och kemikalier beror på att denna operation är förknippad med särskilda risker. Kopplingsanläggningar, kranar, ventiler, slangar och ledningar kan gå sönder vilket medför att olja rinner ut i vattnet eller på land. Många olyckor inträffar också på grund av att fartygets läge i vattnet (trim) inte rättas till löpande när lastning eller lossning sker vilket kan medföra att tankar rinner över. Lastning och lossning av förpackningar och containers kan utsättas för hård behandling och gå sönder vilket kan medföra utsläpp av farliga ämnen.

---

<sup>1</sup> [http://www.imo.org/includes/blast\\_bindoc.asp?doc\\_id=434&format=PDF](http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=434&format=PDF) (2008-09-05).

<sup>2</sup> *Oljeskadeskyddet utmed de svenska kusterna och i de stora insjöarna inför 2010*, s. 5.

<sup>3</sup> Falkanger, Bull, Brautaset *Scandinavian maritime law*, s. 195.

Miljöförstöring exempelvis genom förorening av olja eller kemikalier är idag ett aktuellt ämne och miljörätten är i ständig förändring. Nationella och regionala bestämmelser ställer allt strängare krav och skärpta åtgärder för utövare av miljöfarlig verksamhet. Sjörätten anses däremot vara ett protektionistiskt rättssystem där förändringar ofta sker långsamt och efter kompromisser mellan olika stater. Det är därför inte svårt att se att komplikationer och problem kan uppstå när tillämpningsområdena för dessa båda regelsystem korsas.

Vid oljeutsläpp från fartyg tillämpas normalt 10 kap. sjölagen (1994:1009) där ansvaret är strikt men möjligheter finns att begränsa ansvaret. Om oljeutsläpp inträffar på land och mottagarens utrustning används tillämpas normalt 32 kap. miljöbalken (1998:808).<sup>4</sup> Vems utrustning som är orsaken till skadan har alltså betydelse för vilka regler som tillämpas. Utsläpp av kemikalier och andra lättare oljor är inte specialreglerat i svensk lag och oklarhet råder vilka bestämmelser som ska tillämpas på sådana utsläpp som inträffar vid lastning och lossning. Eftersom utsläpp av kemikalier och lättare oljor inte är specialreglerat i sjölagen bestäms ansvaret enligt 7 kap. 1 § sjölagen som stadgar vanligt culpaansvar. Teoretisk grund finns dock för att tillämpa miljöbalkens regler på sådana situationer. Att tillämpa 32 kap. miljöbalken kan, som vi kommer att se, i många fall ge ett mer tillfredsställande resultat och en sådan tillämpning stämmer dessutom bättre överens med allmänna principer som gäller inom miljörätten, exempelvis principen om hållbar utveckling och att förorenaren ska betala.

Gränsdragningen mellan sjölagen och miljöbalken har inte uppmärksammats i särskilt stor utsträckning för svensk del. I Norge och Finland har problemet däremot uppmärksammats i doktrinen som menar att det för skadelidande är helt irrelevant vems utrustning som är orsaken till utsläppet, den uppkomna skadan är densamma. Det har hävdats att reglerna om ersättning för miljöskador borde kunna tillämpas på just situationer som förekommer i hamnen, exempelvis lastning och lossning.<sup>5</sup>

Det finns mycket skrivet om den straffrättsliga aspekten på utsläpp av olja och kemikalier. Även de preventiva regelsystem som finns för att förhindra att utsläpp sker, såväl de internationella, regionala som nationella regelsystemen finns väl beskrivna. Den

---

<sup>4</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 18. Se även IOPC Fund Annual report 2001 s. 89. Dieselolja läckte ut vid lossning av fartyget MARITZA SAYALERO. Händelsen omfattades inte av ansvarighets- och fondkonventionen eftersom oljan hade läckt ut från oljeterminalens rör 40 meter från fartyget.

<sup>5</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 91.

ersättningsrättsliga delen är dock för svensk del i stort sett obehandlad vilket gör ämnet mycket intressant.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Miljöbalkens tillämpningsområde är svårtolkat i dess förhållande till olika speciallagstiftningar och vägledande praxis på området saknas. 32 kap. innehåller ingen bestämmelse som anger dess förhållande till annan lagstiftning vilket medför svårigheter när oljeskador och kemikalieskador inträffar vid lastning och lossning. Hur vitt är sjölagens tillämpningsområde och när tar miljöbalken vid? Kan miljöbalkens bestämmelser användas istället för sjölagens? Är sjölagen exklusiv?

Syftet med uppsatsen är att bringa kunskap om de regler som aktualiseras vid skadeståndsanspråk på grund av olje- och kemikalieutsläpp vid lastning och lossning i hamn. Vem kan göras ansvarig och på vilken grund? Hur ser möjligheterna ut att få ersättning och vilka skador ersätts? Inom miljörätten och sjörätten finns ett stort antal regler som kan vara tillämpliga samtidigt vilket innebär stor osäkerhet i tillämpningen. Uppsatsen ska beskriva dessa regler och hur de kan fungera tillsammans. Sjölagens exklusivitet anses ofta hindra andra lagars tillämplighet vid utsläpp vid lastning och lossning. Syftet med uppsatsen är att undersöka huruvida det är möjligt att även 32 kap. miljöbalken skulle kunna tillämpas vid olje- och kemikalieskador i hamn.

## 1.3 Metod och material

Sjörätten och miljörätten är två vitt skilda regelsystem som avser att reglera olika områden. Dess ursprung, uppbyggnad och tillämpning skiljer sig åt varför vi har jämfört de olika regelsystemen. Syftet med detta har varit att påvisa skillnaderna mellan regelsystemen men även belysa den regelkonkurrens som kan uppstå när ett utsläpp av olja eller kemikalier inträffar vid lastning och lossning i hamn. För uppsatsens utredning har vi använt oss av traditionell juridisk metod. Med det avses att vi studerat och analyserat lagstiftning, förarbeten, rättspraxis och doktrin.

En stor del av informationen har funnits tillgänglig på Internet varför även sådant material har beaktats. Anledningen till detta är att vi anser det omöjligt att skriva en uppsats idag om ett aktuellt ämne utan att beakta en del av all den information som finns tillgänglig på Internet. Trots detta har kravet på källkritiskhet aldrig tummats på och vi finner inte anledning att ifrågasätta innehållet i denna information.

Trots att sjörätten och miljöätten syftar till att reglera olika områden är det möjligt att det ändå kan uppstå situationer där rättssystemen korsas. Uppsatsen bygger därför på en analys och diskussion av de frågeställningar som nämnts. Här aktualiseras frågan om regelkonkurrens och vem som kan göras ansvarig. Frågan har varit föremål för diskussion i våra nordiska grannländer men problemet har inte uppmärksammats på samma sätt i Sverige. Svensk rättspraxis på området får också betraktas som i stort sett obefintlig. På grund av detta kommer vi i relevanta delar att göra en jämförelse mellan situationen i Sverige respektive våra nordiska grannländer. Den svenska, danska, finska och norska sjölagen bygger på ett nära nordiskt samarbete. Även likheter i lagstiftningen om ersättning för miljöskador kan skönjas trots att denna inte har varit föremål för nordiskt samarbete. De olika lagarna har studerats och skillnader och likheter mellan ländernas lagstiftning ska påvisas. I detta sammanhang har nordisk rättspraxis samt nordisk doktrin beaktats eftersom den även för svensk del kan tillmätas stor betydelse.

Nyligen kom ett rättsfall från EG-domstolen rörande förlisningen av oljetankern ERIKA. Detta har medfört frågor kring EU:s inverkan på medlemsstaternas internationella åtaganden. Inom EU har även miljöpolitiken en stark position och gemenskapen är i många delar pådrivande om lagstiftning på området. Detta kan komma att påverka utvecklingen i den internationella organisationens arbete liksom medlemsstaternas regelverk eftersom de har en förpliktelse att rätta sig efter gemenskapens förordningar och direktiv. Därför har vi valt att i vissa delar diskutera frågeställningarna utifrån ett EG-rättsligt perspektiv.

## **1.4 Avgränsningar**

Uppsatsen har ett ersättningsrättsligt perspektiv och utgår ifrån skadelidandens möjligheter att få ersättning för uppkommen skada på grund av ett olje- eller kemikalieutsläpp i hamnen. Vi kommer att utgå från att felet har orsakats på grund av fel från fartygets sida, exempelvis



genom att en av fartygets kopplingsanordningar går sönder och orsakar ett utsläpp. Det är det utomkontraktuella skadeståndsansvaret som är föremål för diskussion varför det inomkontraktuella ansvaret lämnas därhän. Ekonomisk ersättning för kommunal räddningsinsats och sanering inom statligt ansvarsområde betalas av staten och ligger utanför syftet.<sup>6</sup> Uppsatsen kommer inte att behandla ersättning för personskador utan kommer att se till möjligheterna att få ersättning för sakskada och ren förmögenhetsskada. Möjligheten att få ersättning för ideella skador kommer också att behandlas i viss mån.

Det finns en uppsjö av internationella, regionala och nationella bestämmelser som avser att förhindra att utsläpp inträffar. Dessa kommer inte att beaktas eftersom uppsatsen utgår från en redan inträffad skada. Eftersom utsläpp av olja och kemikalier är förbjudet finns det givetvis straffrättsliga sanktioner kopplade till utsläpp. Uppsatsen har som nämnts ett ersättningsrättsligt perspektiv varför det straffrättsliga perspektivet inte kommer att vara föremål för diskussion. Lagen (1980:24) om åtgärder mot förorening från fartyg med tillhörande förordningar kommer därför inte att behandlas.<sup>7</sup>

10 kap. miljöbalken reglerar ersättning för allvarlig miljöskada och erkänner i viss mån naturen som skadelidande. Detta synsätt är helt nytt inom det ersättningsrättsliga systemet och kommer att nämnas vid vissa jämförelser men inte vara fokus i uppsatsen.

## 2. Internationell reglering

Idag finns både internationella och nationella regler som syftar till att skydda miljön, undvika att skador inträffar samt lindra konsekvenserna av utsläppen. Att sjöfartens regleringar till största delen är av internationell karaktär beror på att sjöfarten är gränsöverskridande och internationell samverkan är en förutsättning för ett fungerande regelverk. Utsläpp av olja och andra farliga substanser kan ske var som helst även om vissa områden är mer riskfyllda än andra. När oljeutsläpp inträffar påverkas många mil kustremsa och inte sällan handlar det om

---

<sup>6</sup> När kommunen vidtagit oljeskyddsinsats i hamn, dvs. utanför statlig ansvarsområde, får ersättning krävas av verksamhetsutövaren som vållat utsläppet, se *Oljan är lös*, komplement, s. 23. Kostnader som kommunen har haft för sanering av hamnen kan alltså kommunen kräva verksamhetsutövaren på med stöd av 32 kap. miljöbalken. När vi i fortsättningen talar om skadeståndsanspråk omfattas även sådana anspråk.

<sup>7</sup> Dessa regler syftar till att undvika föroreningar från fartyg och överträdelser kan innebära fängelsestraff och vattenföroreningsavgift. Enligt vår mening hör det här mer till den straffrättsliga delen och vårt fokus är den ersättningsrättsliga delen.

kustområden långt ifrån den verkliga olycksplatsen. Det är sedan länge erkänt att förorening till havs från fartyg, vilket kan drabba många länder, endast kan regleras tillfredsställande på internationell nivå.

Många av våra svenska regleringar bygger som nämnts på internationell reglering. För att få förståelse för våra svenska regler ges först en kort översikt över utvecklingen av det internationella regelverket för utsläpp av olja och andra farliga substanser. Denna utveckling är viktig för den fortsatta diskussionen och för att få förståelse för den slutsats vi drar.

## 2.1 Ansvarighets- och fondkonventionen

Trots att oljeutsläpp från fartyg inte är någon ny företeelse och att oljeutsläpp innebär stora skador på miljön har frågan om miljöansvar inom sjörätten utvecklats först de senaste 40 åren. Detta på grund av att havsmiljön länge har betraktats som okänslig för föroreningar.<sup>8</sup> Den största anledningen till utvecklingen är både att storleken på och antalet oljetankers har ökat vilket innebär en ökad risk för fler och större utsläpp. Fördjupad kunskap om miljöproblem och stora oljeutsläpp vid fartygsolyckor har också bidragit till utvecklingen.<sup>9</sup>

Utvecklingen av de internationella regleringarna kring oljeansvar beror till största delen på ett antal stora fartygsolyckor som inträffat. I samband med TORREY CANYONS grundstötning 1967, som orsakade ett mycket stort oljeutsläpp längs med Englands och Frankrikes kuster, fick utvecklingen en rejäl skjuts framåt. Hela lasten om 120,000 ton olja rann ut i havet vilket vid den tidpunkten var den största olyckan någonsin och innebar en omfattande miljöförstöring. TORREY CANYON gav upphov till att International Maritime Organisation (IMO) utarbetade *ansvarighetskonventionen*<sup>10</sup> med strikt ansvar för fartygets ägare med möjlighet att begränsa sitt ansvar vid oljeutsläpp.<sup>11</sup> Syftet med ansvarighetskonventionen var att skapa internationella enhetliga regler beträffande ansvar för oljeutsläpp samt att tillförsäkra en adekvat kompensationsnivå för dem som lidit skada på grund av oljeutsläpp.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> SOU 1990:15 s. 26.

<sup>9</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 196 ff.

<sup>10</sup> 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

<sup>11</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 196 ff.

<sup>12</sup> Chao, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, s. 37.

Konventionen innebar en radikal förändring eftersom fartygsägare gjordes strikt ansvariga med i princip inga undantag. Detta innebar ett stort avsteg från den traditionella sjörätten som alltid baserat ansvaret på vårdslöshet.<sup>13</sup> I konventionen fanns dock en möjlighet till ansvarsbegränsning. Anledningen till att det fanns en sådan möjlighet var att det i annat fall skulle vara omöjligt att teckna en ansvarsförsäkring, vilket för vissa oljetankers blev obligatoriskt.<sup>14</sup>

Ansvarighetskonventionen lade ansvaret på fartygsägaren men det ansågs också angeläget att placera en del av risken på oljebolagen, de egentliga intressenterna. 1971 antogs därför en ny konvention av IMO, *Fund Convention*.<sup>15</sup> Syftet var att fartygsägarens ansvar skulle lättas och att skadelidande skulle tillförsäkras tillräcklig kompensation, något som inte ansågs kunna uppnås med enbart ansvarighetskonventionen.<sup>16</sup> Personer och stater som lider skada på grund av oljeutsläpp, och som inte kan kompenseras av fartygsägaren eller om en sådan kompensation inte är tillräcklig, kan få ersättning från fonden. Även fonden har dock en begränsning. Fonden finansieras genom att oljebolag och organisationer i konventionens medlemsstater, som årligen tar emot mer än 150 000 ton råolja eller tjock eldningsolja via sjötransport, betalar avgifter till fonden. Sverige står för ungefär två procent av dessa avgifter.<sup>17</sup>

I takt med att allt större olyckor har inträffat i kombination med inflationen har ansvarsbegränsningarna i de båda konventionerna de senaste åren ansetts otillräckliga och därför höjts ett antal gånger.<sup>18</sup> I Europeiska vatten har de senaste åren inträffat två olyckor med förödande konsekvenser. 1999 inträffade en olycka då oljefartyget ERIKA sjönk och orsakade stor skada på den franska kusten.<sup>19</sup> 2002 kolliderade oljetankern PRESTIGE med en flytande container utanför Spaniens kust. Sedermera sjönk PRESTIGE och man beräknar att ungefär 63 000 ton olja läckte ut vilket gör olyckan till ett av de största oljeutsläppen någonsin. Olyckan med ERIKA och sedermera PRESTIGE utmynnade i att EU utfärdade ett

---

<sup>13</sup> [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=661](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=661) (2008-09-08).

<sup>14</sup> [http://www.imo.org/includes/blast\\_bindoc.asp?doc\\_id=434&format=PDF](http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=434&format=PDF) (2008-09-05).

<sup>15</sup> International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971.

<sup>16</sup> [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=661](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=661) (2008-09-08).

<sup>17</sup> *Oljeskadeskyddet utmed de svenska kusterna och i de stora insjöarna inför 2010*, s. 50.

<sup>18</sup> Ändringar skedde 1984 efter olyckan med AMOCO CADIZ, 1992 antogs ändringsprotokoll till konventionerna 1992 *Civil Liability Convention* och 1992 *Fund Convention* vilka är identiska med 1984 års protokoll men med lägre krav för att de ska träda ikraft. Ändringar skedde också 2000 efter olyckan med ERIKA.

<sup>19</sup> Fallet med ERIKA kom upp i EG-domstolen, se nedan 6.1.1.

antal rättsakter varav ett förslag handlade om att utöka skyddet för skadelidande vid oljeutsläppolyckor.<sup>20</sup> Detta innebar i princip att det skulle upprättas en europeisk ersättningsfond som skulle ersätta anspråk som gick utöver det som täcktes av fondkonventionen. Man ansåg det högsta ersättningsbeloppet otillräckligt för att fullt ut kunna täcka de kostnader som uppstår vid en olycka.<sup>21</sup> Förslaget lades dock på is i avvaktan på att IMO skulle agera vilket också resulterade i 2003 års supplerande fond.<sup>22</sup> På grund av att det finns en strävan efter internationell reglering kan man här se att diskussionerna inom EU hade pådrivande effekt på den internationella organisationen.

## 2.2 HNS-konventionen

Det finns ännu inte någon gällande ansvarighetskonvention i dagsläget vad gäller utsläpp av andra farliga substanser såsom exempelvis kemikalier och icke beständiga oljor. HNS-konventionen, som har antagits men ännu inte trätt i kraft, är tänkt att motsvara ansvarighetskonventionen beträffande ansvaret för andra farliga substanser än de som omfattas av ansvarighets- och bunkerkonventionen. Anledningen till svårigheterna med konventionens införlivande är att konventionen ska täcka så många olika ämnen som alla har olika egenskaper.<sup>23</sup> En annan anledning är att lagstiftning som rör miljön på sjörettens område utvecklas i samband med stora olyckor, vilket inte har inträffat på senare tid såvitt avser sådana substanser.<sup>24</sup>

Konventionen har liknande uppbyggnad som ansvarighetskonventionen, ansvaret är strikt för fartygsägaren med vissa undantagssituationer.<sup>25</sup> Ansvar enligt konventionen kan endast aktualiseras då de aktuella ämnena finns ombord på fartyget vid tillfället för olyckan eller i dess utrustning.<sup>26</sup> Skadebegreppet går dock utöver det i ansvarighetskonventionen genom att

---

<sup>20</sup> Se KOM(2000)802 slutlig och det ändrade förslaget KOM (2002)0313 slutlig.

<sup>21</sup> Skäl (3) KOM (2002)0313 slutlig.

<sup>22</sup> Wetterstein, *Environmental impairment liability after the Erika and prestige accidents*, s. 240 not 67.

<sup>23</sup> De la Rue, Anderson, *Shipping and the environment*, s. 279.

<sup>24</sup> Le Couviour, *The HNS convention: a new challenge for international maritime law*, s. 175 f.

<sup>25</sup> Art. 7.

<sup>26</sup> Art. 1.9. Artikeln säger också att i de fall fartygets utrustning inte används så går gränsen för ansvarighet vid den tidpunkt då ämnet i fråga passerar relingen på fartyget.

inte bara täcka skada orsakad av förorening utan även sådana skador som orsakats av eldsvåda eller explosion.<sup>27</sup>

Det finns precis som i ansvarighetskonventionen krav på obligatorisk ansvarsförsäkring och det finns möjlighet att begränsa ansvaret.<sup>28</sup> Om skadan går utöver ägarens ansvarighet finns även en HNS-fond ur vilken skadelidande kan få ersättning.<sup>29</sup> Konventionen gör det möjligt för skadelidande att få upp till 250 miljoner SDR i skadestånd, vilket motsvarar cirka 2,7 miljarder kronor. En av de största stötestenarna med konventionen har varit just vilka som ska bidra till fonden. Eftersom HNS-konventionen täcker så pass många olika ämnen är detta något som varit svårt att administrera.

Sverige tillsatte en HNS-utredning som i november 2006 överlämnade ett förslag till justitieministern.<sup>30</sup> Förslaget innebar att Sverige skulle tillträda konventionen liksom våra nordiska grannländer, Sverige har dock per dags datum inte tillträtt konventionen.<sup>31</sup> Om och när HNS-konventionen kommer att träda i kraft är idag osäkert. Flera stater har de senaste åren funnit att HNS-konventionen medför flera problem som inte kan lösas i praktiken och därmed är den inte heller genomförbar.<sup>32</sup> Internationella förhandlingar ska inledas så att man snabbt kan komma till en lösning med en reviderad version som kan träda i kraft. För tillfället har ett reviderat förslag till HNS-konventionen presenterats för IMO:s kommitté som fått ett stöd av majoriteten. Det reviderade förslaget kommer efter kommitténs övervägande att presenteras på en diplomatisk konferens som ska hållas under 2010.<sup>33</sup>

## 2.3 Bunkerkonventionen

Bunkerolja<sup>34</sup> omfattas inte av ansvarighetskonventionens strikta ansvar vilket länge har ansetts vara en stor brist i det internationella regelverket om ansvarighet av förorening till sjöss. Tung bunkerolja är seg, tjockflytande och giftig. Oljan är svårlöslig i vatten och ett

<sup>27</sup> [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=665](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=665) (2008-09-08). I övrigt täcks samma skador som i ansvarighetskonventionen.

<sup>28</sup> Art. 9, 10 och 12.

<sup>29</sup> Art. 13 och 14.

<sup>30</sup> <http://www.regeringen.se/sb/d/7914/nocache/true/a/72012/dictionary/true> (2008-09-08).

<sup>31</sup> SOU 2006:92, s. 11. Se även [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D23005/status-x.xls](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D23005/status-x.xls) (2008-09-08).

<sup>32</sup> [http://www.danmarksrederiforening.dk/nyheder/nyhed\\_552.html](http://www.danmarksrederiforening.dk/nyheder/nyhed_552.html) (2008-10-22).

<sup>33</sup> Kontakt med Uffe Lind Rasmussen i den danska redarföreningen (2008-10-31).

<sup>34</sup> Bunkerolja är den olja som är bunkrad på ett fartyg och som används som bränsle till fartygets egna motorer.

utsläpp innebär allvarligare konsekvenser än vid utsläpp av andra oljor. Kustremsor, anläggningar och djur, exempelvis fåglar, smetas ner i större utsträckning än vid utsläpp av annan olja.

Dessutom innehåller stora fartyg betydande mängder bunkerolja. Många bulk- och containerfartyg är så pass stora att de kräver mer bunkerolja för sin drift än vad många tankfartyg lastar som bulk.<sup>35</sup> Det rör sig här om fartyg som har mer än 10 000 ton bunkerolja för driften.<sup>36</sup>

23 mars 2001 antogs därför *bunkerkonventionen*<sup>37</sup> vilken syftar till att läka bristen i regleringen om oljeansvaret till sjöss. Konventionen träder i kraft den 21 november 2008 och syftet är att garantera de personer som lider skada orsakad av bunkerolja en lämplig, snabb och effektiv skadeersättning.

Ansvar är precis som i ansvarighetskonventionen strikt för fartygsägaren, men även redaren<sup>38</sup> eller en bare-boatbefraktare kan göras ansvarig. Precis som i ansvarighetskonventionen finns krav på obligatorisk ansvarsförsäkring för vissa fartyg. Bunkerkonventionen hindrar inte möjligheten till ansvarsbegränsning enligt exempelvis ansvarighetskonventionen och är tillämplig på skador som uppstått på de avtalsslutande parternas territorium, inklusive deras territorialhav, och i deras exklusiva ekonomiska zoner.<sup>39</sup> Genom att konventionen omfattar samtliga fartyg avser den att komplettera ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen.

I slutet av augusti 2008 har följande länder ratificerat konventionen; Bahamas, Bulgarien, Cook-öarna, Kroatien, Cypern, Danmark, Estland, Tyskland, Grekland, Ungern, Jamaica, Lettland, Litauen, Liberia, Luxemburg, Marshall-öarna, Norge, Polen, Samoa, Sierra Leone, Singapore, Slovenien, Spanien, Tonga, Storbritannien. Några länder rapporteras också vara på väg att ratificera konventionen inom en snar framtid, Malta, Panama och Vanuatu.<sup>40</sup> Det finns inga uppgifter på att Sverige har för avsikt att ratificera konventionen inom en snar framtid.

---

<sup>35</sup> Bulkolja är olja som fraktas i bulk vilket innebär att oljan fraktas löst i stora lastutrymmen i fartyget.

<sup>36</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 3 vid not 8.

<sup>37</sup> International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

<sup>38</sup> "Manager and operator of the ship".

<sup>39</sup> <http://www.skuld.com/templates/Page.aspx?id=2385> (2008-09-08).

<sup>40</sup> <http://www.skuld.com/templates/newspage.aspx?id=2535> (2008-09-08).

För tillfället omfattas utsläpp av bunkerolja av 10 kap. sjölagen. Däremot tillämpas de allmänna begränsningsreglerna i 9 kap. istället för de i 10 kap.<sup>41</sup>

### 3. Lastnings- och lossningssituationen

I oljehamnar och oljedepåer sker lastning och lossning av oljeprodukter från fartyg genom exempelvis hamnens inlastningsanordningar. Normalt går mottagningen till så att oljan transporteras med tankbåt och pumpas till anläggningen via ett rörsystem. Det är vanligt att fartygens egna pumpar används. Oljeprodukterna transporteras sedan via rörsystemet till cisterner och bergrum för lagring för att sedan lastas ut till tankbilar.

I en oljehamn lagras vanligtvis lätta och tjocka eldningsoljor, diesel, bensin samt olika kemikalier såsom glykoler, lösningsmedel smörjoljor med mera. Oljeprodukter lagras som nämnt i cisterner eller bergrum medan kemikalierna mestadels lagras i fat, dunkar och plastflaskor.<sup>42</sup>

Många oljeskador inträffar vid lastning och lossning i hamn eller vid oljeterminaler till exempel genom att olja spills ut vid överbunkring samt övertryck i hamn eller vid läktring när fartyget är förankrat på redan.<sup>43</sup> Olyckorna inträffar oftast i samband med hantering av lasten mellan stillaliggande fartyg eller mellan fartyg och utrustning på kajen.<sup>44</sup> Andra orsaker till att det sker oljeutsläpp vid lastning och lossning är att kopplingsanläggningar, kranar, ventiler, slangar och ledningar kan gå sönder vilket medför att olja rinner ner i vattnet eller på land. Många olyckor inträffar också på grund av att fartygets läge i vattnet (trim) inte rättas till löpande när lastning eller lossning sker vilket kan medföra att tankar rinner över. Många olyckor beror på den mänskliga faktorn eller slarv men det förekommer också rena olyckshändelser.<sup>45</sup> Utsläpp som inträffar vid lastning och lossning kommer ofta till myndigheternas kännedom och det är därför betydligt lättare att finna ansvariga för utsläppen

---

<sup>41</sup> 10 kap. 19 § sjölagen.

<sup>42</sup> Naturvårdsverkets Allmänna Råd 93:7, *Oljehamnar och oljedepåer*, s. 12.

<sup>43</sup> De flesta ytor i oljehamnen där spill och utsläpp kan inträffa har behandlats för att förhindra genomträngning och är dessutom anslutna till ett särskilt avloppssystem med anordningar för oljeavskiljning. Dessa säkerhetsanordningar förhindrar dock inte alla utsläpp till vatten och mark.

<sup>44</sup> *Oljeskadeskyddet utmed de svenska kusterna och i de stora insjöarna inför 2010*, s. 45.

<sup>45</sup> Kontakt med Kenneth Hedström och Gunnar Persson på Kustbevakningen.

än vid exempelvis operationella utsläpp.<sup>46</sup> Även om mängden utsläppt olja är mindre vid dessa operationer än vid exempelvis kollisioner sker utsläpp vid lastning och lossning betydligt oftare.<sup>47</sup>

Ett stort oljespill i oljehamnen kan orsaka miljöskador i mark och vatten genom att exempelvis mark- och grundvattenförhållanden, närliggande bebyggelse och båtar, närliggande ytvatten, eventuella känsliga områden eller vattendrag skadas. Även utsläpp i luften kan innebära skada. Brand och explosioner kan också inträffa eftersom en stor mängd brandfarliga ämnen hanteras i oljehamnen.<sup>48</sup>

Förhållandet med kemikalier är något mer komplicerat än olja eftersom de inte utgör en homogen grupp. Kemikalier finns i flytande, fast och gasform. Olika kemikalier reagerar också olika om de sammanblandas med vatten, luft eller andra ämnen och därmed kan ett antal varierande skador uppstå. Vissa farliga gaser kan självantända om temperaturförändringar inträffar och felaktig hantering av kemikalier är också orsaker till många olyckor.

Kemikalier och annan farlig last transporteras ofta förpackade eller i containers. Vid lastning och lossning kan dessa tappas på fartyget eller på kajen och gå sönder vilket kan medföra läckage. Ämnena kan rinna ner i havet eller spridas i luften som ett gasmoln. För fartyg som transporterar kemikalier i bulk kan samma olyckor som vid hanteringen av olja inträffa.<sup>49</sup> Förgiftning, frätskador och brand är exempel på skador som lätt kan uppstå. Vid sådana olyckor finns risk för omfattande kedjereaktioner där exempelvis lastenhet efter lastenhet fattar eld.

Vid lastning och lossning hanteras många olika substanser och materiel varav det för vissa finns särskilda regler. På grund av detta är det nödvändigt att dela upp genomgången av regleringen efter vad som är specialreglerat och inte. Som vi sett ovan finns det för beständig mineralolja en internationell konvention som reglerar utsläpp vilken är införd i 10 kap. sjölagen. Detta område kommer därför behandlas för sig. I övrigt finns inga särskilda regler varför övriga farliga substanser kommer att behandlas som en grupp. Ersättningsmöjligheter

---

<sup>46</sup> SOU 1998:158 s. 105.

<sup>47</sup> Slutsats dragen av den matris som finns uppställd i SOU 1998:158 s. 105.

<sup>48</sup> <http://www.spi.se/fprw/files/Handlingsprogram%20enl%20Seveso%202.pdf> (2008-09-11).

<sup>49</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 18.



enligt 32 kap. miljöbalken behandlas för sig liksom strikt ansvar utan lagstöd. För skadelidande är det viktigt att få ersättning och då måste man veta vilka regelverk som är tillämpliga, vilka som är bäst att använda och hur man lättast ska kunna få ersättning. Vi kommer därför nedan att beskriva möjliga vägar till ersättning enligt olika regelverk.

## 4. Tillämpningsområde

Som nämnts ovan är ett strikt ansvar bättre ur skadelidandes synpunkt. Nedan ska tillämpningsområdet för de olika regelsystemen diskuteras för att utröna om det är möjligt att tillämpa strikt ansvar på olyckor som inträffar vid lastning och lossning i hamnen.

### 4.1 Specialreglering för vissa oljor

#### 4.1.1 Beständig mineralolja

Reglerna för oljeskadeansvar finns i 10 kap. sjölagen som reglerar utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Ersättning kan utgå för skador som har orsakats av förorening genom olja från ett fartyg. För att oljeskadereglerna ska bli tillämpliga krävs att beständig mineralolja har runnit ut från fartyget. Med beständig mineralolja avses olja som innehåller kolväte exempelvis råolja, tung eldningsolja, tjock dieselolja eller smörjolja.<sup>50</sup>

De konventionsbaserade reglerna är tillämpliga fullt ut för oljeskador som inträffar i Sverige eller i Sveriges ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg som transporterar olja som bulklast.<sup>51</sup>

##### 4.1.1.1 Brand och explosion

Ansvar enligt 10 kap. sjölagen omfattar inte situationer när skada har orsakats genom brand eller explosion.<sup>52</sup> Det beror på att en oljeskada enligt definitionen i 1 § är en ”skada som

---

<sup>50</sup> 10 kap. 1 § sjölagen.

<sup>51</sup> 10 kap. 2 sjölagen.

orsakats av **förorening** [vår markering] genom olja från ett fartyg”. För utsläpp orsakade av brand eller explosion med beständiga mineraloljor finns alltså inget fullgott skydd.

Att inte brand och explosion omfattas av ansvaret kan tyckas märkligt eftersom en brand är något av det allvarligaste som kan inträffa ombord på ett fartyg.<sup>53</sup> Brand är också den största anledningen till totalhaveri av ett fartyg med följd att större delar av lasten släpps ut. Olja är extremt brandfarligt och avdunstning och spridning av förångad vätska kan innebära en antändning långt ifrån själva utsläppsplatsen. När olja brinner och släpps ut i vatten är den i princip omöjlig att bekämpa vilket i sin tur kan leda till stora miljökatastrofer.<sup>54</sup> Att brand inte omfattas av bestämmelserna ifrågasattes av Generaltullstyrelsen vid införlivandet av ansvarighetskonventionen. Generaltullstyrelsen påpekade att det ofta är tillfälligheter om skadorna av ett oljeutflöde består i förorening eller om skador består i att den löskomna oljan tar eld och föreslog att bestämmelserna även skulle göras tillämpliga på brandskador.<sup>55</sup> Föredraganden ansåg dock att det var lämpligast att inte låta brandskador omfattas av bestämmelserna utan att kommentera detta närmare.<sup>56</sup>

#### 4.1.2 Bunkerolja

Skador kan även orsakas av bunkerolja. Exempelvis kan slangar och kopplingsanordningar gå sönder när fartygen ska bunkras. Enligt svensk rätt är ansvaret fortfarande strikt för fartyg som inte transporterar olja som bulklast men de speciella konventionsbaserade begränsningsreglerna är inte längre tillämpliga.<sup>57</sup> Istället ges en rätt att begränsa ansvaret enligt globalbegränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen vilket innebär att begränsningsbeloppet är väsentligt lägre.<sup>58</sup> Vid utsläpp av bunkerolja finns det inte någon möjlighet att få ersättning från internationella oljeskadefonden.

---

<sup>52</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 91, se även Prop. 1973:140 s. 22, 85.

<sup>53</sup> *Räddningstjänst – fartyg*, s. 3.

<sup>54</sup> *Oljeskadeskyddet utmed de svenska kusterna och i de stora insjöarna inför 2010*, s. 45.

<sup>55</sup> Prop. 1973:140 s. 22.

<sup>56</sup> Prop. 1973:140 s. 40.

<sup>57</sup> 10 kap. 19 § sjölagen.

<sup>58</sup> Se 9 kap. 5 § sjölagen där begränsningsbeloppet är beroende av fartygets dräktighet.

## 4.2 Övriga farliga substanser

För skador som har orsakats av lättare oljeprodukter såsom bensin, fotogen, lätt brännolja, nafta, eldningsolja 1 eller dieselolja är 10 kap. sjölagen inte tillämpligt eftersom det inte är frågan om beständig mineralolja.<sup>59</sup> 10 kap. sjölagen är här direkt anpassad till ansvarighetskonventionen som endast täcker utsläpp av beständig mineralolja. Anledningen till detta är att icke beständiga mineraloljor såsom bensin och flygbränsle normalt inte anses orsaka så stor skada vid utsläpp eftersom de avdunstar snabbare. Dessutom angavs att sådana transporter endast ägde rum i mindre omfattning. Det innebär att ansvaret för skador som har orsakats av icke beständig mineralolja inte är strikt utan istället täcks av nationell lagstiftning.<sup>60</sup>

Inför ansvarighetskonventionens införlivande med svensk rätt diskuterades om icke beständiga mineraloljor skulle omfattas av bestämmelserna. Sjöfartsverket och Generaltullstyrelsen ansåg att det inte förelåg tillräckliga skäl att undanta de icke beständiga mineraloljorna från lagstiftningens tillämpningsområde. Sjöfartsverket framhöll att de lättare oljorna visserligen orsakar mindre skador vid utsläpp än vad beständiga oljor gör, men att det ändå kan inträffa allvarliga skador. Generaltullstyrelsen påpekade att det ter sig orimligt att den som drabbats av skada från icke beständig olja måste bevisa vårdslöshet medan den som drabbats av skada från beständig olja kan åberopa det strikta ansvar som gäller enligt konventionen.<sup>61</sup>

Föredraganden anförde att det visserligen är riktigt att icke beständiga mineraloljor innehåller betydande mängder aromatiska kolväten och kan orsaka allvarliga skador på det marina livet i strandzonen och grundare kustvatten. I dessa fall ”*rör det sig emellertid då om skador på den marina miljön i allmänhet*”.<sup>62</sup> Föredraganden ansåg inte att man vid sådana skador kunde påvisa någon enskild skadelidande. Istället föreslog föredraganden en internationell fondbildning för rehabilitering av skadade miljöer men anförde samtidigt att frågan inte kunde aktualiseras i detta sammanhang. Föredraganden anförde också att Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) hade inlett överläggningar om att utvidga ansvarighetskonventionen till att även gälla skador orsakade av andra ämnen än beständiga oljor och att

---

<sup>59</sup> *Oljan är lös*, komplement, s. 11.

<sup>60</sup> De la Rue, Anderson, *Shipping and the Environment*, s. 6.

<sup>61</sup> Prop. 1973:140 s. 39 ff.

<sup>62</sup> Prop. 1973:140 s. 39 f.

man tillsvidare borde avvakta den vidare utvecklingen av detta arbete innan ställning tas till frågan. Föredraganden påpekade dock att ”Skulle emellertid det internationella arbetet inte leda till positivt resultat inom rimlig tid får frågan tas upp till förnyat övervägande”.<sup>63</sup> Trots att uttalandet är över 30 år gammalt finns fortfarande inga särskilda bestämmelser för icke beständiga mineraloljor.

I Norge är ansvaret för icke beständiga mineraloljor strikt men begränsningen av ansvaret görs enligt 9 kap. sjölagen.<sup>64</sup> Vid konventionens införlivande med norsk rätt diskuterades om den norska lagstiftningen (konventionsbestämmelserna) även skulle omfatta icke beständiga mineraloljor, det vill säga att ansvaret skulle begränsas enligt 10 kap. sjölagen. Kommittén ansåg inte detta möjligt eftersom det i sådana fall skulle ålägga fartygsägaren ett större ansvar än vid utsläpp av beständig mineralolja. Fondkonventionen är ju inte tillämplig på utsläpp av icke beständiga oljor.<sup>65</sup> Man hänvisade också till arbetet som IMCO hade påbörjat.<sup>66</sup> Den slutliga lösningen blev som nämnts att ansvaret blev strikt men begränsades enligt 9 kap.

Även den finska sjölagen skiljer sig från den svenska på samma sätt som den norska genom att ålägga fartygsägaren strikt ansvar för utsläpp av ”annan beständig olja”.<sup>67</sup> Enligt den finska sjölagen avses med ”olja” råolja och alla oljeprodukter som erhålls därav.<sup>68</sup>

Den danska sjölagen liknar den svenska på så sätt att den endast anger att 10 kap. är tillämpligt på utsläpp som har skett av beständig mineralolja.<sup>69</sup> I 191§ har Danmark anpassat sin sjölag till bunkerkonventionen genom att ange att det inte behöver vara frågan om bulkolja för att 10 kap. ska vara tillämpligt. Däremot anges inte någonstans vad som gäller för utsläpp av icke beständig mineralolja. Vid sådana utsläpp tillämpas alltså inte 10 kap. sjölagen i någon del.

Att ansvar för utsläpp av lättare oljor inte täcks av ansvarighetskonventionen innebär att de faller in under reglerna för utsläpp av andra farliga och giftiga ämnen, exempelvis kemikalier. Eftersom Sverige ännu inte tillträtt HNS-konventionen och det inte finns några andra speciella

---

<sup>63</sup> Prop. 1973:140 s. 39 f.

<sup>64</sup> Se Lov 1994-06-24 nr 39: Lov om sjøfarten (sjøloven) § 208 4 st.

<sup>65</sup> NOU 1973:46 s. 41.

<sup>66</sup> NOU 1973:46 s. 19.

<sup>67</sup> 10 kap. 16 § Sjölag 15.7.1994/674 10.

<sup>68</sup> 10 kap. 1 § Sjölag 15.7.1994/674 10.

<sup>69</sup> LOV nr 170 af 16/03/1994 (Sølov) 191 §.

regler för sådana utsläpp till havs är området således oreglerat. I många länder tillämpas därför generella skadeståndsrättsliga principer.<sup>70</sup>

Det betyder att 7 kap. 1 § sjölagen tillämpas tillsammans med våra nationella allmänna skadeståndsrättsliga principer.<sup>71</sup> För att ansvar ska kunna utkrävas enligt 7 kap. 1 § måste fel eller försummelse i tjänsten visas hos befälhavaren, besättningsmedlem, lots eller annan som utför arbete i fartygets tjänst. Fartygsägaren eller redaren har alltså ett principalansvar för besättningen och andra som utför arbete i fartygets tjänst.<sup>72</sup>

### 4.3 Ersättning för vissa miljöskador

Även miljöbalkens 32 kap. kan bli tillämpligt för skador som inträffar i hamnen. För att få möjlighet att få ersättning enligt dessa bestämmelser måste en verksamhet på en fastighet ha orsakat skada på omgivningen. Skadan måste ha uppkommit genom vissa uppräknade störningar och störningen får inte vara orts- eller allmänvanlig.

#### 4.3.1 Verksamhet på en fastighet

För att bestämmelsen ska bli tillämplig krävs att verksamheten har anknytning till en fastighet. Verksamheten ska innefatta en användning av mark, byggnad eller anläggning och hit hör också vattenområden.<sup>73</sup> Det innebär att hamnar omfattas av fastighetsbegreppet. Verksamheten behöver inte vara permanent utan även kortvariga verksamheter omfattas, såsom ett enda utsläpp.<sup>74</sup> Eftersom verksamheten i en hamn kan sägas vara allt annat än tillfällig medför detta rekvisit inte något problem för tillämpningen av reglerna.

Rörliga transportkällor omfattas inte av bestämmelserna i 32 kap. vilket innebär att om en lastbil välter på en väg och olja läcker ut faller detta utanför 32 kap.<sup>75</sup> Däremot kan väghållaren göras ansvarig för olägenheter från biltrafiken men inte den enskilde trafikanten.

---

<sup>70</sup> De la Rue, Anderson, *Shipping and the Environment*, s. 282.

<sup>71</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 104.

<sup>72</sup> Se mer ovan om det allmänna culpaansvaret enligt sjölagen 4.2.1.

<sup>73</sup> Prop. 1985/86:83 s. 37.

<sup>74</sup> Prop. 1985/86:83 s. 15, 37.

<sup>75</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 330, prop. 1985/86:83 s. 15.

Om verksamheten på en fastighet innebär mer varaktiga transporter är detta dock något som omfattas. Det innebär att störningen från en samlad trafikverksamhet, till exempel trafikbuller kan betraktas som ett led i verksamheten och därmed innebära en användning av fastigheten.<sup>76</sup> Att fartyg kan anlöpa hamnen är en nödvändig förutsättning för hamnens verksamhet. Den trafikering av fartyg som förekommer i hamnen anses alltså ha den anknytning till fastigheten som krävs för att omfattas av bestämmelserna. I likhet med exemplet ovan med lastbilen kan dock endast hamninnehavaren göras ansvarig enligt 32 kap. miljöbalken och inte fartygsägaren om ett utsläpp inträffar från ett fartyg som trafikerar hamnen, det vill säga när fartyget är i rörelse. En hamninnehavare svarar dock endast för trafik som har en nära anknytning till fastigheten och inte för skador som fartyg orsakar utanför hamninloppet.

### 4.3.2 Omgivning

Det krävs att skadan har drabbat verksamhetens omgivning. Skadeståndansvaret omfattar alltså inte skador som inträffar inom en anläggning eller inom arbetsområdet där den skadegörande verksamheten bedrivs.<sup>77</sup> Fastighetsgränserna är dock inte avgörande utan skador på fastigheten där verksamheten inte bedrivs omfattas.<sup>78</sup> Det betyder att om den skadegörande verksamheten endast bedrivs på en del av fastigheten och skadan uppkommer på en annan del så anses detta vara omgivningen.<sup>79</sup>

I RFS 1992:2 hade svavelhaltig rök från Gotlandsbolagets färjor orsakat frätskador på en intilliggande fritidsbåt i Visby hamn. Domstolen ansåg att den fysiska avgränsningen med en pir, ett nätstaket och en höjd om 2 – 2 ½ meter innebar att skadan hade drabbat omgivningen. I det här fallet synes domstolen enbart ha tagit fasta på att det fanns en fysisk avgränsning.

I NJA 2003 s. 384 aktualiserades frågan om hur begreppet omgivningen skulle tolkas. Företaget Hyr-Börsen hade hyrt ut delar av sin lagerlokal till ett annat företag som förvarade kemikalier i en del av lagret. Hyr-Börsen förvarade i sin tur diskmaskiner i en annan del av lokalen. Diskmaskinerna skadades sedan av kemikalierna och Hyr-Börsen krävde det andra

---

<sup>76</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s. 30 f.

<sup>77</sup> Prop. 1985/86:83 s. 14 ff.

<sup>78</sup> Karnov – lagkommentar på Internet till 32 kap. 1 § miljöbalken.

<sup>79</sup> Prop. 1985/86:83 s. 14 ff.

företaget på skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken. Lagret saknade fysisk avgränsning såsom innerväggar och avtalet mellan parterna reglerade inte vilka delar av lagret som tillhörde vem. HD ansåg trots detta att det gick att skilja verksamheterna åt genom deras olika art och karaktär (lagring av diskmaskiner respektive kemikalier). Dock tillkom den omständigheten att Hyr-Börsen var fastighetsägare och hade hyrt ut delar av lagret till det andra företaget. Mellan parterna fanns alltså en avtalsrättslig relation. I en sådan situation, uttalade HD, har man möjlighet att välja till vem man ska hyra ut och under vilka villkor det ska ske. ”Vid sådant förhållande kan en skada på en fastighetsägares och tillika hyresvärds i lokalen förvarade egendom inte anses ha uppkommit i verksamhetens omgivning i den mening som avses i 32 kap. 1 § miljöbalken.”

Enligt vår mening är en fysisk avgränsning, i enlighet med NJA 2003 s. 384, inte avgörande för om skadan har drabbat omgivningen om verksamheterna ändå kan särskiljas. När strandremsor, anläggningar, båtar, vattenområden etcetera som tillhör andra än fartygsägaren och mottagaren av godset skadas anses detta, enligt vår mening, otvetydigt vara omgivningen. Den största anledningen till detta är att det rör sig om separata verksamheter. När olja släpps ut i vatten sker en snabb spridning och det är vanligt att omgivningen drabbas. Vid utsläpp av vissa kemikalier kan exempelvis frätskador på anläggningar och annan egendom uppstå då gasmoln sprids genom luften. I sådana fall ger rekvisitet ”omgivningen” inte upphov till några tillämpningsproblem.

Klart är alltså att om oljan rinner ut i vattnet och skadar annan egendom inom hamnbassängen eller kemikalier orsakar frätskador på egendom i hamnen så anses detta vara omgivningen.

### **4.3.3 Orts- eller allmänvanlig**

Många av de olyckor som inträffar vid lastning och lossning i hamn inträffar som nämnts ovan på grund av den mänskliga faktorn. Detta kan betraktas som vårdslöshet i skadeståndsrättsligt hänseende vilket innebär att bestämmelserna blir tillämpliga om övriga rekvisit är uppfyllda. Det kan dock inträffa rena olyckshändelser som ingen bär skulden för och i sådana fall måste hänsyn tas till om skadan kan anses vara Orts- eller allmänvanlig. Skador som inte har orsakats av uppsåt eller genom vårdslöshet ersätts nämligen bara i den

utsträckning störningen inte är orts- eller allmänvanlig.<sup>80</sup> Bestämmelsen innebär en begränsning i skadelidandens möjligheter att få skadestånd. Vid bedömningen om störningen är orts- eller allmänvanlig ska hänsyn tas till individuella omständigheter vilket exempelvis innebär att vad som tolereras i en redan tidigare bullrig stadsmiljö kanske inte tolereras i en lugnare landsbygdsmiljö.<sup>81</sup>

Vid skador från en samlad trafikverksamhet kan ansvaret i många fall vara begränsat på grund av att störningen betraktas som orts- eller allmänvanlig. Trafikbuller anses normalt vara allmänvanligt och i sådana fall måste en bedömning göras vad som skäligen bör tålas.<sup>82</sup> Förorening av mark och grundvatten bör däremot aldrig vara orts- eller allmänvanligt.<sup>83</sup> Luft- eller vattenföroreningar som har orsakats av mindre störningar kan dock ibland få tolereras utan ersättning.<sup>84</sup>

Beträffande ortsvanliga störningar anges som exempel i propositionen att en industri förläggs till en ort där det redan tidigare finns industrier.<sup>85</sup> Vad som avses med orten framgår inte av miljöbalken. Man skulle kunna tänka sig att mindre oljespill i en hamn, som tillkommit genom utsläpp från den samlade verksamheten, skulle kunna anses vara ortsvanligt och något som skäligen bör tålas. Detta gäller framförallt om utsläppet begränsas till hamnbassängen. En sådan slutsats bygger på att orten kan delas upp i delområden vilket då skulle kunna innebära att fler störningar anses vara ortsvanliga. Det kan också innebära det motsatta, att vissa störningar inte anses ortsvanliga eftersom orten har begränsats till ett litet område. Exempelvis om orten begränsas till ett lugnt villaområde kan det innebära att framdragandet av en stor väg med efterföljande störningar i området inte betraktas som ortsvanlig. Om däremot hänsyn tas till hela orten i sin helhet kan störningen mycket väl betraktas som ortsvanlig.

Orten behöver inte alltid innebära en sammanhängande bebyggelse eller en administrativt uppdragen ort.<sup>86</sup> I NJA 1977 s. 424 hade en trafikled letts genom ett villaområde. HD drog i detta rättsfall slutsatsen att orten kan avse en mindre del av exempelvis ett tätbebyggt område.

---

<sup>80</sup> 32 kap. 1 § 3 st. miljöbalken.

<sup>81</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, 6:e uppl., s. 339.

<sup>82</sup> Prop. 1985/86:83 s. 38.

<sup>83</sup> Prop. 1985/86:83 s. 41.

<sup>84</sup> Prop. 1985/86:83 s. 41.

<sup>85</sup> Prop. 1985/86:83 s. 41.

<sup>86</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s. 69.



Det innebär att ett villaområde, en gårdssamling eller ett sommarstugeområde kan utgöra orten.<sup>87</sup>

I RFS 1992:2 ansåg fastighetsdomstolen att orten inte kunde omfatta ett större område än hamnen och hamnområdet i Visby. I NJA 1999 s. 385 uttalade dock HD att om man bryter ner ett område i delområden blir det ofta möjligt att konstruera mindre områden som inte tidigare har varit utsatta för störningar. HD påpekade därför vikten av försiktighet i dessa fall. *”Ett ifrågasatt delområde måste kunna avgränsas på ett naturligt sätt från orten i övrigt för att det skall vara motiverat att pröva ortsvanligheten med hänsyn till förhållandena i delområdet.”* Det torde innebära att hamnen i sig inte kan anses utgöra en egen ort eftersom försiktighet är påkallat vid uppdelning av orten i mindre delområden.

I RFS 1992:2 uttalade dock fastighetsdomstolen beträffande störningen att *”Utsläpp av rökgaser och sot av det slag som förekommer i Visby hamn torde förekomma i alla hamnar av någon storlek i landet. De olägenheter som uppkommer genom utsläppen från Gotlandsbolagets färjor torde därför förekomma på många platser i landet. Utsläppen från Gotlandsbolagets färjor i Visby måste därför enligt domstolens mening vara att betrakta som en allmänvanlig olägenhet”*. Hovrätten ansåg dock inte att störningen var allmänvanlig med motiveringen; *”Vad kommunen anfört rörande förhållandena på orten vad gäller förekomsten av svavelutsläpp i Visby föranleder inte att L bör tåla frätskadorna och i målet finns ingen utredning om att sådana skador är vanligt förekommande i andra hamnar, såsom i Nynäshamn och Oskarshamn under jämförliga förhållanden.”*

Även om hamnen i sig betraktas som en egen ort talar enligt vår mening mycket för att utsläpp av olja eller kemikalier i hamnen inte kan anses ortsvanligt, främst med beaktande av att sådana utsläpp inte är tillåtna. En annan omständighet är att en förorening eller annan skada som är en följd av en driftsolycka inte bör ses som orts- eller allmänvanlig. Dessa räknas inte som normala eller oundvikliga följder av en tillåten verksamhet. I RFS 1992:2 var det exempelvis inte tal om någon driftsolycka utan utsläpp till följd av den normala driften. Uttalandena i förarbetena att förorening av mark och grundvatten aldrig bör vara orts- eller allmänvanliga är en annan omständighet. I propositionen anges dessutom att synen på miljön och störningar av miljön kan komma att förändras i framtiden och att detta är något som ska

---

<sup>87</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s. 69.

beaktas.<sup>88</sup> Dessa uttalanden är nu mer än tjugo år gamla och synen på utsläpp av olja och kemikalier har förändrats radikalt under denna tid. Sådana utsläpp betraktas som allvarligare idag än vad de gjorde då propositionen skrevs vilket kan tala för att störningen inte ska anses vara orts- eller allmänvanlig.

Det kan dock tänkas att mindre spill som exempelvis uppkommer då slangar kopplas loss betraktas som ortsvanligt. I de fall som störningarna betraktas som orts- eller allmänvanliga måste en skälighetsbedömning göras av vad som rimligen bör tålas.<sup>89</sup> Endast det faktum att skadan anses vara orts- eller allmänvanlig innebär alltså inte att skadelidande inte kan få ersättning. Mindre spill i hamnen, som inte har orsakats genom någon olycka, måste enligt vår mening betraktas som något som skäligen bör tålas. Sådana mindre spill ger antagligen inte upphov till några direkta skador eftersom exempelvis det kan ske en avdunstning innan någon egentlig skada uppkommer.

#### 4.3.4 Störning

För att 32 kap. ska bli tillämpligt krävs att skadan har uppkommit genom någon av de störningar som finns upptagna i 32 kap. 3 § och att det finns ett orsakssamband mellan störningen och skadan. Det rör sig om förorening av vattenområden, grundvatten, luft eller mark, ändring av grundvattennivån, buller, skakningar eller annan liknande störning. Ett utsläpp av olja eller kemikalier i hamnen innebär antingen markförorening eller förorening av vattenområde och/eller grundvatten, störningar som finns omnämnda i punkterna 1, 2 och 5. I vissa fall kan det också vara frågan om luftförorening.

Med vattenområde menas vattendrag, sjöar, öppet hav, havsvikar, öppna diken, kärr och myrmarker. Med förorening avses varje olämplig inblandning i vattnet, exempelvis genom olja eller kemikalier. I lagen görs ingen skillnad mellan stora eller små utsläpp och såväl varaktiga som enstaka utsläpp omfattas.<sup>90</sup>

Om man jämför störningen utsläpp av olja eller andra farliga substanser vid lastning eller lossning i hamn förekommer med andra ord ingen diskrepans mellan utsläppet och de

---

<sup>88</sup> Prop. 1985/86:83 s. 41 f.

<sup>89</sup> 32 kap. 1 § 3 st. miljöbalken. Se även NJA 1999 s. 385.

<sup>90</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s. 36.

störningar som finns upptagna i 3 §. Det innebär att sådana utsläpp i hamnen som förorenar mark och vattenområde teoretiskt omfattas av 32 kap. miljöbalken.<sup>91</sup>

#### 4.3.4.1 Brand och explosion

Som nämnts ovan omfattar inte 10 kap. sjölagen skador som har orsakats av att oljan brinner. Om det uppstår en brand som orsakar skada accentueras frågan vilken lagstiftning som blir tillämplig i ett sådant fall. Ska 7 kap. 1 § sjölagen, miljöbalken eller skadeståndslagen tillämpas? Är 32 kap. miljöbalken ens tillämpligt på skador som uppkommer genom brand eller explosion?

För att skadan ska kunna ersättas enligt 32 kap. miljöbalken måste skadan, som nämnts ovan, ha orsakats av en störning som finns upptagen i 3 §. För brand gäller det närmast att tillämpa punkten 8, ”*annan liknande störning*”. När brand sprider sig från en fastighet till en annan anses inte detta vara en annan liknande störning.<sup>92</sup> Enligt allmänna principer måste störningen ha varit en påräknelig följd av den verksamhet som förorsakat den. Att ålägga en fastighetsägare strikt ansvar, oberoende av vållande, för en brand uppkommen på hans eller hennes fastighet har i doktrin ansetts vara väl strängt. Dessutom skiljer sig en brand från de störningar som normalt ger upphov till skador enligt 32 kap.<sup>93</sup> Även om branden i sig själv inte omfattas av begreppet ”annan liknande störning” så kan andra störningar frigöras från branden vilket kan ge upphov till exempelvis en luftförorening. Sådana störningar kan exempelvis vara rök, aska, gaser, gnistor eller värme.<sup>94</sup> Vi instämmer i den allmänna uppfattningen att skador som uppkommer genom brand inte omfattas av 32 kap.

I 4 § bestäms ansvar för verksamhet som medför särskild risk för explosion. Sådan risk föreligger exempelvis vid tillverkning av sprängämnen och andra explosiva varor men kan

---

<sup>91</sup> Enligt 32 kap. 3 § 2 st. gäller inte bestämmelserna i 32 kap. för skador som har orsakats av verksamhet som bedrivs i enlighet med tillstånd till vattenverksamhet. Detta beror på att åtgärderna och dess följder redan har bedömts i samband med tillståndsprövningen av vattenverksamheten. Bedrivs verksamheten däremot utan tillstånd eller utanför tillståndets ramar blir 32 kap. miljöbalken tillämpligt. Eftersom föroreningskador inte omfattas av något tillstånd blir 32 kap. tillämpligt vilket innebär att ett ofrivilligt oljeutsläpp som inträffar vid lastning och lossning omfattas av bestämmelserna.

<sup>92</sup> SOU 1983:7 s. 250 f.

<sup>93</sup> Bengtsson, *Om grannelagsansvaret i dag*, s. 23.

<sup>94</sup> Sandvik, *Miljöskadeansvar*, s. 150 ff.

också gälla verksamhet vid oljeupplag, gasklockor och liknande.<sup>95</sup> Risken för explosion måste dock vara betydande.

Det är alltså inte helt självklart om skada från explosion omfattas av miljöbalkens bestämmelser. Enligt norsk rätt omfattas inte skada orsakad av explosioner eller brand.<sup>96</sup> Avgörande för svensk del blir om verksamheten vid lastning och lossning av olja och kemikalier anses vara en verksamhet som medför särskild risk för explosion. I en oljehamn hanteras stora mängder brandfarliga ämnen och det finns risk för allvarliga olyckor i samband med hanteringen av dessa. De flesta kemikalier är dessutom extremt brandfarliga och hanteras dessa felaktigt är risken stor för explosion. Kemikaliers egenskaper kan göra att de självantänder eller exploderar vid felaktig hantering. Olja kan visserligen inte självantända men det kan räcka med en liten gnista för att medföra en brand/explosion. Även om rättsläget är oklart, och vägledande praxis saknas,<sup>97</sup> är vår bedömning att lastning och lossning av olja och kemikalier är en verksamhet som medför särskild risk för explosion och därmed omfattas av bestämmelserna i 4 §. Det innebär att skador som inträffar genom explosion vid lastning och lossning i hamnen omfattas av 32 kap. miljöbalken.

#### **4.4 Kan 32 kap. miljöbalken användas vid lastning och lossning?**

Som vi har sett ovan finns normativ grund i 32 kap. miljöbalken för att tillämpa dessa bestämmelser istället för sjölagens. Detta innebär dock inte per automatik att miljöbalkens bestämmelser ska tillämpas. Gränsdragningsproblem uppkommer vid de båda regelsystemens tillämpning. När upphör sjölagen att vara tillämplig och när tar miljöbalken vid? Som nämnts inledningsvis ska sjölagen tillämpas på situationer som uppstår vid lastning och lossning när felet står att finna på fartygets sida. Miljöbalken tillämpas om oljebolagens utrustning är orsaken till utsläppet. Sjölagens exklusivitet anses nämligen hindra en tillämpning av miljöbalken i de situationer fartyget är orsaken till olyckan. Detta eftersom sjölagen är en speciallagstiftning som exklusivt reglerar fartygsdriften. Konkurrenssituationen mellan 32 kap. miljöbalken och sjölagen uppkommer dock, enligt vår mening, endast då skadan har orsakats av en icke rörlig störningskälla, till exempel vid lastning och lossning eller bunkring

---

<sup>95</sup> Prop. 1985/86:83 s. 49.

<sup>96</sup> NOU 2004:21, s. 12.

<sup>97</sup> Jämför NJA 2007 s. 663 där ett glasbruk inte ansågs vara en verksamhet med särskild risk för explosion. Fallet ger dock föga vägledning för situationen i hamnen.

av fartygen. I sådana fall kan man tänka sig att fartygets karaktär av en rörlig störningskälla har upphört.

#### 4.4.1 Fartyg - en rörlig störningskälla?

När fartyget har lagt till vid kaj för lastning och lossning har det upphört att vara en rörlig störningskälla. Under den tid fartyget befinner sig vid kaj för att lasta eller lossa skulle alltså detta kunna ligga inom ramen för verksamhetens arbete och därmed omfattas av bestämmelserna i 32 kap. miljöbalken. Hur gränsen ska dras är oklart och stöd finns varken i praxis eller i förarbeten.<sup>98</sup>

Enligt kommentaren till 32 kap. miljöbalken faller föroreningar från fartyg utanför 32 kap.<sup>99</sup> Sen nämns att beträffande andra föroreningar *till havs* med skadliga ämnen lär HNS-konventionen med tiden bli tillämplig. Kommentaren anger också att en tillämpning av miljöbalkens regler analogt även *till sjöss* många gånger kan ge ett tillfredsställande resultat men kan verka något djärvt.

Kommentaren verkar närmast syfta till skador som inträffar när fartyget är i rörelse på havet, det vill säga i aktiv drift och verkar inte ha tagit i beaktande de skador som kan inträffa när fartyget ligger stilla för lastning och lossning i hamn.

32 kap. miljöbalken utesluter inte att bestämmelserna tillämpas på störningar som inträffar då fartyg ligger stilla i hamn vid exempelvis lastning och lossning, service, bunkring och reparationer. När fartyget ligger till kaj för lossning eller lastning är det inte längre frågan om en rörlig störningskälla. Det skulle kunna betyda att fartyget inte längre kan klassificeras som ett enstaka trafikmedel.

Beträffande den finska miljöskadelagen,<sup>100</sup> som i stort motsvarar miljöbalken vad gäller miljöskadestånd, har det i doktrin uttalats att redaren kan komma att omfattas av miljöbalkens ersättningsstadganden. Detta trots att det i förarbetena sägs att lagen inte primärt gäller

---

<sup>98</sup> Prop. 1985/86:83 s. 38, Norstedts – lagkommentar på Internet till 32 kap. 1 § miljöbalken.

<sup>99</sup> Norstedts - lagkommentar på Internet till 32 kap. 1 och 3 §§ miljöbalken.

<sup>100</sup> Lag om ersättning för miljöskador 19.8.1994/737.

miljöskador som orsakats av trafikmedel.<sup>101</sup> Lagrummet utesluter inte att redaren görs ansvarig för miljöskador som har orsakats av fartygsdriften och som har inträffat på ett bestämt område till exempel vid lastning eller lossning.<sup>102</sup> De störningar som skulle kunna vara aktuella är buller, skakningar, lukt samt utsläpp av miljöskadliga ämnen.

Även kortvariga verksamheter omfattas som nämnts ovan av miljöbalkens verksamhetsbegrepp och fartygsägaren/redaren borde då kunna bli ansvarig som verksamhetsutövare. En sådan tolkning skulle innebära att en tillämpning av miljöbalkens bestämmelser endast är utesluten när fartyget befinner sig i rörelse.<sup>103</sup> Följaktligen kommer fartygsägarens oljeskadeansvar enligt 10 kap. sjölagen, och det allmänna skadeståndsansvaret enligt 7 kap. 1 § vid en sådan tolkning, att upphöra så snart fartyget lagt till i hamn. Vid lastning och lossning tillämpas alltså 32 kap. miljöbalken.

Att det kan ske en tidsutdräkt från det att fartyget har lagt till, till dess att lastnings- eller lossningsoperationer påbörjas bör inte bli ett problem eftersom så snart fartyget har lagt till har det upphört att vara en rörlig störningskälla. Fartyget ligger även till kaj i avvaktan på att lastning eller lossning ska påbörjas vilket, enligt vår mening, får hänföras till verksamhetens arbete.

En sådan tolkning av 10 kap. sjölagen och 32 kap. miljöbalken bygger på att man kan dela upp fartygsdriften i två delar, dels framdrivande på havet, det vill säga när fartyget är i rörelse, dels när fartyget ligger stilla i hamn för lastning och lossning. En sådan uppdelning borde inte vara helt omöjlig att göra med tanke på att när fartyget ligger i hamn och ska lastas av, har de egenskaper som karaktäriserar fartyget som just ett trafikmedel som framförs på havet, upphört. Verksamheten är inte längre rörlig utan lokaliserad till ett begränsat geografiskt område – en fastighet. Lastning och lossning i hamnen intar därmed en särställning som inte kan kopplas samman med sjöfarten på något annat sätt än att oljan och kemikalierna har transporterats från punkt A till B via ett fartyg.

Bestämmelserna i 10 kap. sjölagen ska tillämpas på oljeskador som har *orsakats* av ett fartyg. Vid lastning eller lossning kan det ifrågasättas om det är *fartyget* som har orsakat skadan, låt

---

<sup>101</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 91 ff.

<sup>102</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 100.

<sup>103</sup> Jämför Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 100.

vara att det kan vara fartygets utrustning. Eftersom miljöbalkens regler tillämpas om det är hamnens utrustning som är orsaken till skadan, och sjölagens bestämmelser om det är fartygets utrustning, kan det te sig orimligt att anse att fartyget har orsakat skadan när samma typ av utrustning används. Vilken del av utrustningen, eller med andra ord vem som äger utrustningen, som har orsakat skadan blir alltså helt avgörande för vilket av de två rättssystemen som tillämpas. Om det inträffar en brist i anslutningen ombord på fartyget tillämpas 10 kap. sjölagen men om slangbrottet istället inträffar hos mottagaren av oljan ska 32 kap. miljöbalken tillämpas. Det är svårt att se logiken i en sådan teoretisk lösning. För skadelidande är skadan densamma men rena tillfälligheter är avgörande för vilket av de två helt olika rättssystemen som ska tillämpas.

En sammanvägd bedömning av verksamheten vid lastning och lossning ger vid handen att denna del inte kan hänföras till den aktiva delen av fartygets verksamhet, det vill säga framdrivandet. När fartyget ligger i hamn för lastning och lossning är detta snarare en fast störningskälla knuten till en särskild fastighet.

Sjölagen är otvetydigt tillämplig när fartyget är i aktiv drift, det vill säga framdrivande till havs. När fartyget ligger i hamn för lastning och lossning kan istället 32 kap. miljöbalken tillämpas. En sådan tillämpning är kanske en generös tolkning av miljöbalken och en strikt tolkning av sjölagen – däremot ingen omöjlig sådan.

En tolkning av 10 kap. sjölagen är att bestämmelserna är avsedda att tillämpas på situationer när fartyget är framdrivande och det inträffar en händelse som är speciell för sjöfarten, exempelvis att fartyget grundstöter och olja läcker ut eller att två fartyg kolliderar. Det är också dessa risker man har haft i åtanke när ansvarighetskonventionen och fondkonventionen utarbetades. Visserligen är lastning och lossning en central del av fartygets transportverksamhet men dessa operationer är kanske inte knutna till de traditionella faror som sjöfarten ofta anses vara förknippad med.

Man kan mot bakgrund av ovan anförda fråga sig om det i dagsläget verkligen ska spela någon roll om miljön skadas av ett fartyg eller av en industri på land? Ska ägarförhållandet till utrustningen vara avgörande för vilka regler som tillämpas? Borde inte en enhetlig tillämpning vara önskvärt?

Vi anser att det mest funktionella och enhetliga vore att tillämpa miljöbalken på utsläpp av olja och andra farliga substanser som inträffar vid lastning och lossning, även om felet står att finna på fartygets sida.

#### 4.4.2 Reglering i nordiska länder

Norges motsvarighet till miljöbalkens 32 kap. regleras i 8 kap. föroreningslagen.<sup>104</sup> Transportsektorn är undantagen i föroreningslagen, men detta gäller inte ersättningsansvaret i 8 kap.<sup>105</sup> Det innebär att 8 kap. ges ett vidare tillämpningsområde än föroreningslagen i övrigt och medför att ersättningsreglerna blir tillämpliga på föroreningsskador från transportverksamhet. Föroreningslagen innehåller alltså inte kravet på att det ska vara en verksamhet på en fastighet som har orsakat skadan. För sjöfartens del handlar det om skador som är typiska för fartyget, exempelvis när förorenat slagvatten pumpas ut eller när det uppkommer utsläpp av olja eller kemikalier vid lastning och lossning.<sup>106</sup> I 53 § stadgas att 8 kap. är tillämpligt så länge ansvaret inte är reglerat i någon speciallagstiftning. I och med att utsläpp av kemikalier inte särskilt är reglerade i sjölagen blir föroreningslagen tillämplig vid sådana utsläpp. Däremot är begränsningsreglerna i sjölagens 9 kap. tillämpliga.<sup>107</sup> Detta eftersom de särskilda begränsningsreglerna anses vara speciallagstiftning. Vid skada orsakad av utsläpp av olja tillämpas inte föroreningslagen eftersom oljeskadeansvaret i 10 kap. sjölagen anses vara speciallagstiftning. Här blir alltså reglerna i föroreningslagen subsidiära till sjölagens bestämmelser utan att sjölagen nämns särskilt.<sup>108</sup> Anledningen till att sjölagen anses vara exklusiv i sammanhanget tycks endast bero på hänvisningen i 53 §.<sup>109</sup> I norsk rätt anses dessutom principen om strikt ansvar för farlig verksamhet tillhöra speciallagstiftningen.<sup>110</sup>

Föroreningslagens förhållande till annan speciallagstiftning är dock svårtolkat. Det är oklart om annan lagstiftning sätter 8 kap. ur spel eller om reglerna ska verka parallellt så att skadelidande kan kräva ersättning på grundval av flera regelsystem. Det är också oklart om 8

---

<sup>104</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 210. Se även NOU 2004:21, s. 12.

<sup>105</sup> Jämför 5 § 4 st. och 53 § 4 stycket.

<sup>106</sup> Falkanger, *Sjötransportøren og den norske forurensningsloven*, s. 155.

<sup>107</sup> 53 § 1 st, se även NOU 2004:21, s. 13.

<sup>108</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 199, Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 41.

<sup>109</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 44.

<sup>110</sup> Falkanger, *Innfasningen av miljøskadeansvaret i sjøfarten – modeller for samspill og motstrid*, s. 17. Se även Falkanger, *Sjötransportøren og den norske forurensningsloven*, s. 161.



kap. anses vara speciallag i förhållande till allmänna ersättningsrättsliga regler så som exempelvis skadeståndslagen.<sup>111</sup> I förarbetena sägs dock att föroreningslagen så långt som möjligt ska vara subsidiär i de förhållanden som inte regleras av annan speciallagstiftning. För sjöfartens del betyder det att föroreningslagen träder in i de situationer som inte särskilt regleras av sjölagen.<sup>112</sup> Ett exempel på när föroreningslagen kan få supplerande betydelse är med hänsyn till vem som kan göras ansvarig, vilka som kan kräva ersättning och vilka skador som ersätts.<sup>113</sup>

I den danska lagen om ersättning för miljöskador<sup>114</sup> måste precis som svensk rätt verksamheten ha anknytning till en fastighet. Det innebär att rörliga transportkällor inte omfattas.<sup>115</sup> I en bilaga till lagen ges en uppräkningslista av vilka verksamheter som omfattas. Där nämns särskilt flygplatser,<sup>116</sup> men ingenting sägs om varken fartyg eller hamnar. Den explicita uppräkningslistan av verksamheter i bilagan synes tyda på att lagen inte är tillämplig vid utsläpp från fartyg. Därmed är det inte sagt att domstolarna inte skulle kunna ålägga strikt ansvar för verksamhetsutövare utöver de som reglerats i bilagan.<sup>117</sup>

Den finska lagen om ersättning för miljöskador,<sup>118</sup> motsvarar i stort 32 kap. miljöbalken. Miljöskador är de skador som en verksamhet på ett bestämt område har orsakat sin omgivning genom exempelvis förorening av vatten.<sup>119</sup> Man har i lagen explicit angivit att hålla en hamn är att jämställa med verksamhet enligt definitionen i 1 §. På grund av att skadeståndsskyldigheten är knuten till en verksamhet på ett bestämt område så har det hävdats att lagen inte är tillämplig då trafikmedel orsakar en skada.<sup>120</sup> Lagrummet utesluter dock inte att redaren görs ansvarig för miljöskador som har orsakats av fartygsdriften och som har inträffat på ett bestämt område till exempel vid lastning eller lossning.<sup>121</sup> Därmed kan redaren komma att omfattas av miljöskadelagens ersättningsstadganden.<sup>122</sup> Lagen är inte tillämplig då det finns annan lagstiftning som reglerar ersättningsskyldigheten för de skador som uppkommer.

---

<sup>111</sup> Sundet, *Ansvar för föroreningssskade voldt av gods i havneområden*, s. 23.

<sup>112</sup> Slettemoen, *Föroreningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 41.

<sup>113</sup> Falkanger, *Sjøtransportøren og den norske forurensningslovem*, s. 160.

<sup>114</sup> Lov nr 225 af 06/04/1994 om erstatning for miljøskader.

<sup>115</sup> Vinding Kruse, *Nye ansvarsregler og deres betydning for miljø- og andre skader, navling sølskader*, s. 11.

<sup>116</sup> Se bilagan, del H.

<sup>117</sup> Wetterstein, *Det offentligas skadeståndsansvar – särskilt med hänsyn till sjöfartsförhållanden*, s. 29.

<sup>118</sup> Lag om ersättning för miljöskador 19.8.1994/737.

<sup>119</sup> 1 §.

<sup>120</sup> Wetterstein, *Det offentligas skadeståndsansvar – särskilt med hänsyn till sjöfartsförhållanden*, s. 27.

<sup>121</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 100.

<sup>122</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 91 ff.

Om den finska sjölagen ses som speciallagstiftning är det således den som gäller framför miljöskadereglerna. Med andra ord blir det en liknande diskussion som vi får i den svenska lagstiftningen och rättsläget får sammanfattas som oklart. Skillnaden i förhållande till svensk rätt är att man i den finska lagtexten uttryckligen sagt att miljöskadelagen är subsidiär.

Av ovan gjord redogörelse kan vi se att det finns en hel del oklarheter vad gäller förhållandet mellan 32 kap. miljöbalken eller motsvarande och sjölagen även i övriga nordiska länder. I Norge och Finland är dock förhållandet något tydligare än i Sverige på grund av att man uttryckligen säger att den miljörättsliga lagstiftningen får ge vika då det finns speciallagstiftning. I Danmark synes inte problemet uppstå eftersom det verkar som att den danska miljöskadelagen överhuvudtaget inte är tillämplig på vare sig hamnar eller fartyg.

Endast det faktum att man i den svenska lagstiftningen inte har gjort någon hänvisning lagarna emellan eller ens bemött problematiken i förarbetena gör att osäkerheten blir stor, särskilt vad gäller ett eventuellt utsläpp av kemikalier eftersom det inte finns någon specialreglering i sjölagen.

#### **4.4.3 Lex specialis och betydelsen av en hänvisning**

##### *4.4.3.1 Specialreglering för vissa oljor*

När två regler är tillämpliga samtidigt gäller principen om lex specialis, det vill säga en mer speciell regel gäller framför en mer generell (lex generalis). Miljöbalken är en ramlag som ersätter bland annat miljöskyddslagen, renhållningslagen, hälsoskyddslagen, lagen om kemiska produkter och naturvårdslagen. Sjölagen å andra sidan anses vara en speciallag som exklusivt reglerar sjötransporten.<sup>123</sup>

Miljöbalken innehåller inga specialregler för fartyg vilket sjölagen gör. Sjölagen bygger på internationella konventioner och syftar till att i princip åstadkomma en fullständig reglering av sjöfarten vilket talar för att sjölagen ska vara tillämplig på oljeskador vid lossning och

---

<sup>123</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 41.

lastning i hamn. Att sjölagens 10 kap. är en sluten reglering för oljeskada är ytterligare en faktor som talar för dess exklusivitet i detta sammanhang.

Som nämnts ovan har både den finska och den norska motsvarigheten till 32 kap. miljöbalken en hänvisning om bestämmelsernas förhållande till annan lagstiftning. 32 kap. miljöbalken saknar dock helt bestämmelser om dess förhållande till annan lagstiftning vilket gör rättsläget oklart. Om 32 kap. endast ska vara subsidiärt till annan lagstiftning hade en sådan bestämmelse klargjort rättsläget. Inte heller i förarbetena nämns något om 32 kap. förhållande till annan lagstiftning. Det enda som nämns är att skadeståndslagen är subsidiär, vilket i och för sig inte är någon oklarhet eftersom det finns ett uttryckligt stadgande om detta i skadeståndslagen. Sedan sägs beträffande rörliga störningskällor att ”*ansvaret för skador som härrör från användningen av transportmedel får i stället bedömas enligt andra lagar (t.ex. järnvägstrafiklagen)*”.<sup>124</sup> Detta stadgande syftar dock till det faktum att 32 kap. inte är tillämpliga på rörliga störningskällor eftersom dessa inte bedriver verksamhet på en fastighet.

Vid införandet av miljöansvarsdirektivet<sup>125</sup> angavs i propositionen att ansvaret enligt 10 kap. miljöbalken inte skulle gälla om skadan omfattades av 10 kap. sjölagen. Detta för att Sverige inte skulle komma i konflikt med de folkrättsliga förpliktelser som följer av ansvarighetskonventionen och fondkonventionen.<sup>126</sup> Någon motsvarande bestämmelse som undantar sjölagens bestämmelser finns som nämnts inte heller i 32 kap.

#### 4.4.3.2 Andra farliga substanser

I HNS-utredningen ”klargörs” rättsläget idag vad avser tillämpliga regler vid ett utsläpp av kemikalier. Man nämner att tillämpliga regler endast är allmänna ansvarsregler i sjölagen samt skadeståndslagen. Det tas inte ens i beaktande att miljöbalkens regler skulle kunna aktualiseras, varken de ersättningsrättsliga reglerna i 32 kap. eller ansvar för förorening och allvarlig miljöskada enligt 10 kap. Detta är ytterst anmärkningsvärt eftersom de nämnda reglerna i utredning är allmänna sådana, särskilt skadeståndslagens regler.

---

<sup>124</sup> Prop. 1985/86:45 s. 37.

<sup>125</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

<sup>126</sup> Prop. 2006/07:95 s. 80.

Både sjölagen och 32 kap. miljöbalken är speciallagstiftning såtillvida att de reglerar varsitt särskilt område. Skadeståndslagen däremot är en allmän lagstiftning vars syfte är att täcka upp för de situationer som inte är särskilt reglerade, alternativt fylla ut vid tillämpning av regler som inte är heltäckande.<sup>127</sup> I skadeståndslagen finns även en explicit bestämmelse som talar om att skadeståndslagen är subsidiär till annan särskild reglerad lagstiftning.<sup>128</sup> Därmed åsidosätter miljöbalkens 32 kap. skadeståndslagens regler och enligt vår mening är det en självklarhet att dessa regler ska tillämpas. Det enda som talar emot en sådan tillämpning är avsaknaden av ett sådant beaktande i HNS-utredningen samt sjörättens traditionella förhållningssätt till annan lagstiftning vilket knappast kan anses vara hållbara argument.

Vad avser regleringen i 7 kap. 1 § sjölagen så är visserligen det en typ av specialreglering, men den är ändå väldigt allmänt hållen. 7 kap. 1 § reglerar redarens skadeståndsansvar som uppstår i alla typer av situationer så länge någon av de uppräknade subjekten utför arbete i fartygets tjänst. Med andra ord täcker redaransvaret alltifrån att ett sjöbefäl har missbrukat sin ställning och väljer att jaga fåglar och därigenom skadar en människa,<sup>129</sup> till att en anlita stuveriarbetare hanterar lasten fel och därigenom orsakar skada. Alltså är regleringen ”speciell” på så sätt att skadeståndsansvaret är knutet till fartyget.

Miljöbalken å andra sidan är knuten till vissa uppräknade störningar som orsakar skada. Störningarna ska ha uppstått till följd av en viss verksamhet och vem som orsakar dem saknar betydelse så länge störningarna kan kopplas till verksamheten. Visserligen avslutas uppräknningen med en sista punkt som omfattar alla liknande störningar men det handlar ändå om vissa preciserade situationer exempelvis förorening av vattenområden och mark-förorening. Uppstår skada som är knuten till någon av dessa situationer utgår ersättning, så länge övriga rekvisit är uppfyllda.

Med hänsyn till att man i miljöbalken har begränsat ersättningen till vissa av verksamheten orsakade störningar så menar vi att de ersättningsrättsliga reglerna i miljöbalken snarare är speciallagstiftning i förhållande till 7 kap. 1 § sjölagen.

---

<sup>127</sup> 1 kap. 1 § skadeståndslagen.

<sup>128</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 93.

<sup>129</sup> Se ND 1973.343.

I Finlands sjölag har man uttryckligen föreskrivit att 7 kap. 1 § är subsidiär i förhållande till annan lagstiftning.<sup>130</sup> I enlighet med detta har den finska högsta domstolen i ett rättsfall tillämpat ett strikt skadeståndsansvar enligt vattenlagen istället för culpaansvaret enligt sjölagen.<sup>131</sup> Vad avser miljöskadelagen som motsvarar miljöbalkens 32 kap. förordas det i doktrin att denne ska kunna ersätta sjölagens 7 kap. 1 § i skadesituationer vid lossning och lastning.<sup>132</sup>

I Norge har man istället uttryckt att föroreningslagen ska vara subsidiär i förhållande till annan lagstiftning, ändå tillämpas föroreningslagen istället för 7 kap. 1 § sjölagen.<sup>133</sup> Med andra ord synes det som att man i Norge inte anser att den senare är speciallagstiftning i förhållande till föroreningslagen. Däremot tillämpas begränsningsreglerna, se mer nedan.

Det är inte helt osannolikt att man kan komma till samma slutsats i Sverige som för Finlands del, det vill säga att miljöbalkens 32 kap. kan ersätta sjölagens 7 kap. 1 §. Visserligen har inte Sverige något stadgande i 7 kap. 1 § att den är subsidiär i förhållande till annan lagstiftning till skillnad från Finlands sjölag, detta kan dock vara tanken även i svensk rätt. Särskilt med beaktande av att man även i Norge synes anse 7 kap. 1 § är av underordnad betydelse i förhållande till annan speciallagstiftning. Med tanke på det nordiska samarbetet kring sjölagen är det snarare en rimlig slutsats att ansvaret enligt 7 kap. 1 § är underordnad annan specialreglerad lagstiftning. Särskilt som detta synsätt synes vara gällande både i Finland och i Norge. Detta understryks ytterligare av att lagstiftaren inte valt att reglera miljöbalkens 32 kap. i förhållande till annan lagstiftning när man ändå valt att göra det i andra delar av miljöbalken.

Enligt vår bedömning borde miljöbalken ses som mer speciell i dessa fall eftersom 32 kap. specifikt reglerar de skador som ett utsläpp av farliga substanser kan medföra. 7 kap. 1 § sjölagen är en allmän regel om redaransvar som baserar ansvaret på vårdslöshet. Som nämnts är denna bestämmelse oerhört vid. Miljöbalken däremot reglerar specifikt miljöskador. Enligt vår mening talar detta starkt för att 32 kap. miljöbalken ska utgöra *lex specialis* i förhållande till 7 kap. 1 § sjölagen.

---

<sup>130</sup> 7 kap. 1 § sjölag 15.7.1994/674.

<sup>131</sup> Se ND 1996.73.

<sup>132</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 93, 104.

<sup>133</sup> 53 § Lov 1981-03-13 nr 06: Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven). Se även NOU 2004:21 s. 12 ff.

#### 4.4.4 Internationella åtaganden

Det hävdas att sjörätten är ett internationellt slutet regelsystem som utesluter en tillämpning av annan nationell lagstiftning exempelvis miljöbalkens tillämpning på olje- och kemikalieskador som inträffar till havs. Att tillämpa strängare nationell lagstiftning på utsläpp av olja än vad som gäller enligt de konventioner som vi har anslutit oss till skulle med andra ord strida mot våra internationella åtaganden.

Den svenska lagstiftningen måste alltså, mot bakgrund av det internationella regelsystem som finns på sjöfartens område, baseras på ett internationellt samarbete. Det viktigaste argumentet för att inte medge en tillämpning av miljöbalken på nämnda situationer är att det skulle strida mot folkrätten.

Vid införlivandet av ansvarighetskonventionen i norsk rätt diskuterades om det strikta ansvaret skulle gälla även för utsläpp av icke beständiga mineraloljor. I de norska förarbetena sa man att det som talar emot att ha strängare regler än konventionen är i första hand att *”det kan svekke Norges stillning internasjonalt når det gjelder å hevde våre interesser som skipsfartsland i at enkelte stater ikke vedtar nasjonale særregler som pålegger redere et tyngende ansvar for oljesøl. Eventuelle norske henstillinger kan da tenkes møtt med det argument at Norge selv har gått inn for et strengt ansvar ved å gi konvensjonen forplikter til.”* Kommittén ansåg dock att hänsyn inte kunde tas till dessa argument utan skadelidandens behov av ersättning fick gå före.<sup>134</sup>

Från fartygsägarens synpunkt har vikten av att inte behöva känna till alla nationella regler framförts som argument för en enhetlig tillämpning. Eftersom fartygsägaren verkar internationellt och korsar många statsgränser är en enhetlig reglering att föredra. Enligt vår bedömning är detta ett haltande argument. I takt med den ökade globaliseringen och internationaliseringen driver företagare verksamhet i många olika länder. Då man medvetet ger sig ut på en globaliserad marknad får man räkna med de komplikationer som kan uppstå och därmed finns inget utrymme att hävda att det är svårt att känna till nationell lagstiftning. Fartygsägare alternativt redaren borde alltså anpassa sin verksamhet efter den nationella lagstiftning som verksamheten bedrivs i. Staters önskan om att skydda kustmiljön och hänsyn

---

<sup>134</sup> NOU 1973:46 s. 41.

till skadelidande är enligt vår mening viktigare än fartygsägarens intresse av att slippa känna till nationell lagstiftning.

Här kan också nämnas den omständigheten att strängare miljöskyddsregler också kan verka innovativt på så sätt som EU:s förslag om en ersättningsfond gjorde.<sup>135</sup> EU:s förslag var i detta hänseende pådrivande och fick IMO att anta 2003 års supplerande protokoll. I alla sammanhang behöver stater alltså inte vänta på att internationell reglering utformas. Nationella åtgärder kan många gånger utgöra en viktig plattform för en utveckling och stimulering av ett internationellt samarbete.

## 5. Ansvarsgrund

För skadelidande är det väsentligt vilken typ av ansvarsgrund som blir aktuell då ersättning ska krävas för uppkommen skada. De huvudsakliga ansvarsgrunderna är ansvar baserat på culpa eller strikt ansvar. För skadelidande är givetvis ett strikt ansvar bättre eftersom någon bevisning om vårdslöshet inte behöver föras. Strikt ansvar ger också ersättning vid rena olyckshändelser. Nedan kommer ansvarsgrunden för möjliga tillämpliga regelverk att diskuteras. Vi kommer även att diskutera möjligheten till strikt ansvar utan lagstöd.

### 5.1 Specialreglering för vissa oljor

Genom 10 kap. sjölagen, vilket reglerar ansvar för oljeutsläpp av beständig mineralolja, har ansvarighetskonventionen inkorporerats i svensk rätt.

Utgångspunkten är att ansvar för oljeutsläpp är strikt för fartygsägaren oberoende av vem som har vållat skadan med möjlighet att begränsa ansvaret. Det är med andra ord oväsentligt om skadan har orsakats uppsåtligen, av oaktsamhet eller av ren olyckshändelse. Utöver principen om strikt ansvar för oljeutsläpp beror reglerna om ansvar på vilken typ av olja som har släppts ut, vad för typ av fartyg som har släppt ut oljan och var det har skett.

---

<sup>135</sup> Se ovan 2.1.

Från det strikta ansvaret finns tre undantagssituationer av force majeure-karaktär. Strikt ansvar gäller inte om skadan har orsakats av en krigshandling, om den i sin helhet har vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada eller om en myndighet har försummat sin skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.<sup>136</sup>

## 5.2 Andra farliga substanser

### 5.2.1 Sjölagen

Skador uppkomna i samband med utsläpp av andra farliga substanser än beständig mineralolja från fartyg är inte särskilt reglerade i sjölagen. Därför tillämpas allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens allmänna bestämmelser om redarens ansvar.<sup>137</sup> I sjölagen finner man tillämpliga regler i 7 kap. samt 9 kap.

Redaren är ansvarig för befälhavare, medlem av besättningen eller lots som orsakat skada genom fel eller försummelse enligt 7 kap. 1 § sjölagen. Redaren är även ansvarig för annan som orsakat skada som utför arbete i fartygets tjänst på uppdrag av redaren eller befälhavaren. Redaren är den som utrustar och håller ett fartyg i drift, således är redaren oftast samma person som ägaren, men inte alltid.<sup>138</sup> För att avgöra om redaren är ansvarig så måste det finnas någon form av avtalsförhållande. Det ska här noteras att det inte handlar om att utföra arbete för redaren utan att utföra arbete i fartygets tjänst vilket innebär att en redare även ansvarar för självständiga uppdragstagare.<sup>139</sup> Ansvaret enligt sjölagen är ett så kallat ”driftsansvar”, det vill säga det är kopplat till ett visst fartyg och inte till redaren i form av arbetsgivare.<sup>140</sup> Däremot räcker det med anonym culpa, det vill säga om det går att bevisa att försummelsen finns på fartygets sida även om man inte kan peka ut vem som har varit försumlig så räcker det för att ansvar ska uppstå för redaren.<sup>141</sup>

Den generella uppfattningen idag är att redaren får bära risken för handlingar som denne haft skäl att ta i beräkning. Detta innebär även att den som utför arbete i fartygets tjänst inte alltid

---

<sup>136</sup> 10 kap. 3 § sjölagen.

<sup>137</sup> SOU 2006:92, s. 9.

<sup>138</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 141 f.

<sup>139</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 170.

<sup>140</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 172 f.

<sup>141</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 46.



kan antas utföra arbete med största noggrannhet eller försiktighet. För lastning och lossning gäller att de flesta olyckor som kan inträffa i samband med dessa operationer, exempelvis att slangen går sönder, är påräkneliga följder av verksamheten. Redaren är dock inte ansvarig för abnormhandlingar, det vill säga handlingar som är helt opåräknliga.<sup>142</sup>

### 5.2.2 Skadeståndslagen

På grund av att ansvaret i övrigt inte är särskilt reglerat regleras redarens och eventuellt övriga ansvarssubjekts personliga ansvar i skadeståndslagen. I enlighet med 2 kap. 1 § skadeståndslagen krävs vårdslöshet av den som orsakat person- och/eller sakskada.

Avseende redarens principalansvar kan även principalansvaret enligt skadeståndslagen aktualiseras. 3 kap. 1 § stadgar att arbetsgivaren är skyldig att ersätta sak- och/eller personskada som arbetstagare vållar genom fel eller försummelse i tjänsten. Därutöver ska arbetsgivaren ersätta förmögenhetsskador som arbetstagaren orsakar genom brott. Det ska dock tilläggas att principalansvaret i sjölagen respektive skadeståndslagen inte är särskilt olika och det har även hävdats att man i nordisk rätt tolkat sjölagens tjänstebegrepp något vidare än motsvarande rekvisit i skadeståndslagen,<sup>143</sup> varför skadeståndslagens principalansvar inte borde aktualiseras så ofta. Den stora skillnaden består dock i möjligheten för redaren att regressa gentemot en skadevållare som utfört arbete i fartygets tjänst.

### 5.3 Ersättning för vissa miljöskador

Möjligheten till skadestånd enligt miljöbalken regleras i 32 kap. Detta har till skillnad från sjörätten ett nationellt ursprung och bygger på 1969 års miljöskyddslag som delvis är inspirerad av grannerättsliga principer. Dessa principer innebär kort att ingen får bruka egendom så att det uppstår skada för annan.<sup>144</sup> Bestämmelserna i miljöskyddslagen infördes senare i miljöskadelagen med vissa tillägg. Eftersom miljöskadelagen i stort sett införlivades i

---

<sup>142</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 173.

<sup>143</sup> Wetterstein, *Globalbegränsning av sjörettsligt skadeståndsansvar*, s. 237.

<sup>144</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 328 f.

miljöbalken innebär det att förarbetena till den numera upphävda miljöskadelagen har fortsatt giltighet, vilket har förtydligats genom en hänvisning i propositionen.<sup>145</sup>

Ansvar är precis som i sjölagen strikt men till skillnad från sjölagen finns inga undantagsbestämmelser och ingen möjlighet att begränsa ansvaret. Detta ligger i linje med den miljörättsliga utvecklingen som skett och med principen om hållbar utveckling som ska genomsyra tillämpningen av miljöbalken.

Omtanken om miljön får allt större utrymme och därmed får också miljöretten allt större betydelse på alla plan, globalt, regionalt och nationellt. Medan sjöretten bygger på väl inarbetade system och principer som i sin tur bygger på uppfattningar som går långt tillbaka i tiden så är miljöretten ett relativt nytt fenomen som har formats i modern tid. Därmed bygger den senare på andra värderingar anpassade efter en ny tid.<sup>146</sup> Ett exempel på detta är att man har skadelidande istället för skadevållaren/redaren i förgrunden vilket bland annat visas genom att man tillämpar strikt ansvar. Därmed slipper skadelidande föra bevisning om skadevållaren varit culpös, vilket i realiteten ofta blir ett stort hinder för skadelidande att få någon ersättning. Skadelidande garanteras därmed ersättning oavsett hur den ansvarige agerat.

## 5.4 Strikt ansvar utan lagstöd

Det finns även en möjlighet för domstolen att ålägga strikt ansvar för utsläpp av sådana farliga substanser som inte är särskilt reglerade.<sup>147</sup>

Principen om strikt ansvar vid farlig verksamhet befastes i svensk rätt på 1920-talet. Domstolarnas benägenhet att ålägga strikt ansvar har dock därefter inte varit omfattande. De exempel som finns då domstolen ålagt strikt skadeståndsansvar är bland annat strikt ansvar för militärövningar,<sup>148</sup> för innehavare av fjärrvärmeanläggning,<sup>149</sup> för renvattenanläggningsverksamhet<sup>150</sup> och för samfällighetsförening som drev en vatten- och avloppsanläggning.<sup>151</sup>

---

<sup>145</sup> Se prop. 1997/98:45, del 2 s. 341.

<sup>146</sup> Rahm, *Förebyggande och skadebegränsande åtgärder*, s. 14.

<sup>147</sup> SOU 2006:92, s. 67.

<sup>148</sup> NJA 1928 s. 316, se även Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 179 f.

<sup>149</sup> NJA 1991 s. 720.

<sup>150</sup> NJA 1997 s. 468. I domskälen angav HD det inte fanns någon anledning att bedöma ansvaret för en renvattenanläggning på annat sätt än för en fjärrvärmeanläggning.

På senare år har en utveckling skett som synes ge ytterligare möjligheter att ålägga strikt ansvar.<sup>152</sup> I NJA 1991 s. 720 slog HD fast att en innehavare av en fjärrvärmeanläggning bar rent strikt ansvar för skada genom utsläpp av hett vatten från anläggningen. Läckaget hade orsakats av korrosion på ett stålrör på grund av att vatten trängt in där en gummiring inte hade tätat helt. Det fanns många anledningar till att domstolen ålade strikt ansvar, bland dem var att skadorna kan bli stora och att anläggningsinnehavaren har en monopolställning. HD uttalade också följande: *”Även om drift av en fjärrvärmeanläggning inte kan betraktas som en farlig verksamhet ligger det i sakens natur att brott i rörsystemet och därav följande utsläpp av hett vatten aldrig helt kan undvikas. Utsläppen kan orsaka allvarliga skador, bland annat, såsom i detta fall genom ånga från det heta vattnet. De företer viss likhet med sådana störningar som ger rätt till ersättning enligt miljöskadelagen. Med hänsyn till den utveckling som har skett på det grannelags- och miljöskaderättsliga området synes det följdriktigt att här tillämpa ett strängt skadeståndsansvar.”* Det kan konstateras, efter domen om fjärrvärmeanläggningen, att även verksamheter som inte anses som särskilt farliga eller riskfyllda i sig kan bli föremål för strikt ansvar. Vad som är motiveringen bakom att lägga strikt ansvar på sådan verksamhet är dock långt ifrån klar.<sup>153</sup>

Även om en utveckling av strikt ansvar utan lagstöd har utvidgats i praxis finns det ingen allmän princip om strikt ansvar för farlig verksamhet i Sverige.<sup>154</sup> Därmed finns heller egentligen ingenting att ta fasta på när en bedömning ska göras. De tidigare förutsättningarna om att verksamheten ska vara avvikande från vad som allmänt förekommer och att faran ska vara högre och av annat slag än vad som förekommer genomsnittligt har alltså betydelse även om de kan ifrågasättas.<sup>155</sup> Exempelvis kan man fråga sig huruvida biltrafiken i dagsläget uppfyller dessa kriterier. Det som idag synes vara en allmänt accepterad tes är att en hög grad av fara kan motivera ett strikt ansvar.<sup>156</sup>

Lastning och lossning av andra farliga substanser än olja är givetvis farlig verksamhet på så sätt att det kan vara mycket farliga ämnen som hanteras och att det inte behöver krävas så mycket för att något ska gå fel. Det går dock inte att allmänt säga att det är en farlig

---

<sup>151</sup> NJA 2001 s. 368.

<sup>152</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 179 f.

<sup>153</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 181.

<sup>154</sup> SOU 2007:46 s. 101.

<sup>155</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 172.

<sup>156</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 172.

verksamhet utan att gå in på respektive kemikalie som fraktas eftersom de har så olika egenskaper. Dessutom kan sättet de fraktas på ha betydelse, det vill säga om de fraktas i bulk, container, tunnor etcetera. Med tanke på rättsutvecklingen i och med fjärrvärmefallet kan även verksamheter som inte betraktas som särskilt riskfyllda åläggas strikt ansvar. Fjärrvärmefallet har betydelse på så sätt att det inte krävs att verksamheten ska vara särskilt farlig för att ersättning ska utgå. Istället så får det exempelvis betydelse huruvida skadevällaren genom måttliga kostnader kan täcka sitt ansvar genom en ansvarsförsäkring, vem som ska stå risken för skadorna. Högsta domstolen anmärkte även att ett strikt ansvar skulle stimulera till en ökad säkerhet och att risken för skador därmed minskas. För redaren alternativt fartygsägaren innebär det att en lastnings och lossningsoperation mycket väl kan bli föremål för strikt ansvar. Dessa subjekt är de som har bäst möjlighet att genom adekvata försäkringar täcka sin risk. De har dock inte på något sätt någon monopolställning vilket var en av orsakerna till att fjärrvärmeanläggningen ålades strikt ansvar. Sedan kan man knappast säga att det ligger i sakens natur att utsläpp sker vid lastning och lossning utan en sådan verksamhet har mycket lättare att undvika skador genom översyn och underhåll av utrustningen. Däremot kan skadorna mycket väl bli omfattande, beroende på vilken last fartyget bär. Med andra ord kan det sägas att gränsen för vilka verksamheter som kan åläggas strikt ansvar sänkts, däremot kan man knappast säga att läget blivit klarare.

I Norge har domstolarna inom sjöfartens område använt sig av strikt ansvar utanför lagstiftning vid ett fåtal tillfällen då felet varit av teknisk natur.<sup>157</sup> I dessa fall har två skepp kolliderat och ersättning för skada på landbaserade installationer ersattes.<sup>158</sup> Däremot har inte skada på annat skepp utgått. Domstolarna är dock generellt sett restriktiva med att tillerkänna strikt ansvar inom sjörättens område.<sup>159</sup> I norsk doktrin har även åsikten uttryckts att om strikt ansvar ska föreligga inom sjörätten så är det genom lagstiftning och inte annars. Anledningen till detta är bland annat att sjörätten generellt sett är föremål för omfattande lagstiftning och att strikt ansvar utan lagstiftning harmonierar dåligt med de regler som befäster ett strikt ansvar för redaren.

---

<sup>157</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 26.

<sup>158</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 164.

<sup>159</sup> Dalbak, *Farlig gods i havn. Tredjemanns rett til erstatning for skade voldt av farlig gods i havnen*, s. 17.

## 5.5 Fördelar med miljöbalken

Ansvar för oljeutsläpp är strikt både enligt sjölagen och enligt miljöbalken. Fördelen med att använda miljöbalken ligger i att det i 32 kap. inte finns några undantagsbestämmelser av force majeure-karaktär.

Den största skillnaden vad avser andra farliga substanser ligger i att miljöbalken statuerar strikt ansvar medan ansvaret enligt sjölagen och kompletterande skadeståndsrättsliga regler endast kräver vårdslöshet.<sup>160</sup> Med andra ord om det sker ett utsläpp av kemikalier eller lättare oljor av ren olyckshändelse så ersätts inte de skador som uppstår enligt de sjörättsliga reglerna. Ur den skadelidandes synvinkel blir det därmed uppenbart att miljöbalken är att föredra framför sjölagens ansvarsregler.

Det största problemet med ett culpaansvar är att skadelidande måste bevisa att redaren eller någon denne varit ansvarig för förfarit culpöst. I och med att man har placerat bevisbördan på skadelidande minskas den reella möjligheten till ersättning för eventuella skador redan där. Visserligen finns möjligheten att ålägga redaren strikt ansvar utanför lag, men det är mycket osäkert om en sådan tillämpning är möjlig eftersom det inte finns några fasta hållpunkter. En övervägning får ske i det enskilda fallet av möjligheten att förhindra skada, vart risken ska placeras och vem som har möjlighet att teckna försäkring och någon generell slutsats kan i och med detta inte dras. Därmed är miljöbalkens 32 kap. att föredra även här eftersom det med större säkerhet går att försäkra sig för ett sådant ansvar då det i större utsträckning finns fasta bedömningsgrunder.

En annan aspekt är att det kan te sig orimligt att ansvar för ett utsläpp av andra farliga substanser än olja regleras enligt strikt ansvar om olyckan sker på land medan skadelidande ska behöva bevisa culpa om olyckan sker på fartygets sida. Ett exempel på detta är att ersättning från internationella oljeskadefonden inte utgick när dieselolja läckte ut vid lossning av fartyget MARITZA SAYALERO. Anledningen till detta var att oljan läckte ut från oljeterminalens rör ca 40 meter från fartyget.<sup>161</sup> Därmed blir det slumpen som avgör huruvida skadelidande kan få ersättning eller inte. Det finns visserligen handlingsregler och planer för

---

<sup>160</sup> Fortsättningsvis menas med ansvar enligt sjölagen även de kompletterande skadeståndsrättsliga reglerna då vi talar om ansvar i förhållande till utsläpp av kemikalier.

<sup>161</sup> Se IOPC Fund Annual Report 2001 s. 89.

hur lastning och lossning ska gå till, men det kan ändå vara svårt för skadelidande att visa att culpa föreligger. Det är dessutom kostsamt, både ekonomiskt och tidsmässigt, vilket också är en anledning till varför det är önskvärt att ansvaret är strikt.

Ett culpaansvar för ersättning av miljöskador av den typ som omfattas av 32 kap. går inte hand i hand med den globala och regionala utvecklingen av miljöretten som går mot ett strikt ansvar. Culpaansvaret motsäger också direkt principen om att förorenaren betalar.<sup>162</sup> Således får det konstateras att regleringen på området då utsläpp sker av andra farliga substanser än olja är otillräckliga ur den skadelidandes perspektiv. En användning av 32 kap. miljöbalken skulle avhjälpa denna brist.

## 6. Ansvarssubjekt

För skadelidande är det viktigt att veta vem han eller hon ska vända sig till för att utkräva ersättning. En fördel med kanalisering av ansvaret är att det inte uppstår några svårigheter rörande vem som kan krävas. En nackdel är att om det endast finns en person kan denne vara svår att få tag på alternativt vara insolvent eller liknande. Då är det en fördel att skadelidande kan vända sig mot någon annan ansvarig. En annan fråga är vart ansvaret placeras. En princip som vuxit sig starkare inom miljöretten är att förorenaren betalar. Nedan kommer vi att gå igenom vilka ansvarssubjekt som blir aktuella inom de olika reglerna.

### 6.1 Specialreglering för vissa oljor

I 10 kap. 4 § sjölagen finns en exklusivitetsbestämmelse som anger att anspråk på ersättning för en oljeskada som omfattas av 10 kap. får göras gällande mot *fartygsägaren*<sup>163</sup> endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet. Detta innebär enligt doktrinen att en skadelidande inte kan kräva fartygsägaren på någon annan ansvarighetsgrund om hans skada täcks av de konventionsbaserade reglerna. Anledningen till att ansvaret är kanaliserat till fartygsägaren är

---

<sup>162</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 72.

<sup>163</sup> Den som är registrerad som fartygets ägare.

att man ska veta vem man ska kräva och vem som ska teckna relevant ansvarsförsäkring.<sup>164</sup> Nackdelen med att kräva fartygsägaren är dock att fartygen ofta ägs av skalbolag som bara äger ett fartyg. Det är också svårt att kontrollera vem fartygsägaren är och denne har ofta ingen kontroll över själva transporten.<sup>165</sup>

Anställda hos fartygsägaren, personer som utför arbete i fartygets tjänst utan att vara besättningsman, redare eller befraktare, lastägare etcetera kan endast krävas på ansvar om de har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet med insikt om att sådan skada sannolikt skulle inträffa.<sup>166</sup> De personer som är skyddade enligt denna bestämmelse är också skyddade från regressanspråk från fartygsägaren. Det innebär att det som fartygsägaren tvingats utge i skadestånd från exempelvis ett utsläpp orsakat av en vårdslös besättningsman, inte kan krävas åter av denne.

### 6.1.1 Fallet ERIKA

I och med ett fall från EG-domstolen har antalet ansvarssubjekt utvidgats i förhållande till ansvarighetskonventionen. I rättsfallet hade ENEL slutit ett avtal med Total international Ltd om leverans av tung eldningsolja. För att fullgöra sina avtalsförpliktelser köpte Total international Ltd tung eldningsolja av Total France SA. Total international Ltd chartrade sedermera fartyget ERIKA för att frakta oljan från Frankrike till Italien.<sup>167</sup> Den 12 december 1999 sjönk ERIKA cirka 35 sjömil utanför Frankrikes kust vilken blev förorenad då en del av ERIKAS last och olja från oljetanken spilldes ut.<sup>168</sup>

Rättsfallet aktualiserade frågan huruvida producenten av eldningsoljan, Total France SA, och/eller säljaren och befraktaren, Total International Ltd, kunde betraktas som producent och/eller innehavare enligt avfallsdirektivet.<sup>169</sup> Här sade EG-domstolen att den som sålt kolvätena ifråga och chartrat fartyget som transporterade dem kan anses som avfallets producent och därmed som ”tidigare innehavare”. Detta om den nationella domstolen anser att säljaren och/eller befraktaren har bidragit till risken för förorening till följd av förlisningen.

---

<sup>164</sup> Wetterstein, *Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents*, s. 242.

<sup>165</sup> Wetterstein, *Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents*, s. 242.

<sup>166</sup> 10 kap. 4 § sjölagen.

<sup>167</sup> C-188/07 punkt 25.

<sup>168</sup> C-188/07 punkt 24.

<sup>169</sup> Direktiv 75/442/EEG om avfall.

Särskilt gäller detta då denne inte har vidtagit några åtgärder för att förhindra olyckan, exempelvis åtgärder beträffande val av fartyg.<sup>170</sup>

Utöver detta kom EG-domstolen fram till att då det inte fanns något undantag för folkrättsliga åtaganden så måste medlemsstaterna för att uppfylla direktivets syfte genom nationell lagstiftning se till att kostnaden bärs av producenten.<sup>171</sup> EG-domstolen uttryckte det som följer:

*”Om det visar sig att den internationella fonden för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja inte ersätter kostnaden för bortskaffande av avfall som orsakats av kolväten som oavsiktligt spillts ut i havet, eller att en dylik kostnad **inte kan ersättas** på grund av att kostnaderna för olyckan har nått ersättningstaket för skadan, och att, med tillämpning av de begränsningar eller undantag från ansvar som föreskrivs, en medlemsstats nationella lagstiftning, inbegripet den rätt som härrör från internationella konventioner, utgör hinder för att kostnaden bärs av fartygsägaren eller den som chartrat fartyget, även om dessa personer ska betraktas som ”innehavare” i den mening som avses i artikel 1 c i direktiv 75/442, i dess lydelse enligt beslut 96/350, så **måste den nationella lagstiftningen, för att säkerställa att artikel 15 i direktivet införlivas korrekt, medge att kostnaden bärs av producenten** av den produkt från vilken avfallet härrör. I enlighet med principen förorenaren betalar kan emellertid denne producent **endast belastas kostnaden såvida han genom sina handlingar har medverkat till risken** för den förorening som orsakades av förlisningen. [Våra markeringar]”*

Rättsfallet får anses belysa förhållandet mellan EG-rätten och medlemsstaternas internationella åtaganden. Om borttagandet av avfallet leder till en högre kostnad än ansvarighet enligt ansvarighets- och fondkonventionen måste det finnas nationella regler som säkerställer att syftet med direktivet uppnås, bland annat att kostnaden ska falla på producent eller tidigare innehavare. Eftersom producenten i det här fallet kan vara befraktaren har man med andra ord utökat antalet ansvarssubjekt i jämförelse med ansvarighetskonventionen.

Det här kan visserligen synas vara ett teoretiskt dilemma där risken inte är överhängande eftersom producenten, eller befraktaren som i det här fallet, ska ha medverkat till risken för

---

<sup>170</sup> C-188/07 punkt 89 första strecksatsen.

<sup>171</sup> C-188/07 punkt 89 andra strecksatsen, se även punkt 87-88.



föroreningen som orsakats. Det är dock inte helt omöjligt att det uppstår. Det skulle exempelvis kunna uppstå om befraktaren inte valt ett förstklassigt fartyg.

I det här fallet har man alltså gjort befraktaren till ett av ansvarssubjekten då denne har bidragit till risken för förorening. Visserligen prövades inte fallet gentemot ansvarighetskonventionen, eftersom EU inte är part till den,<sup>172</sup> utan gentemot avfallsdirektivet och det är med andra ord inom direktivets tillämpningsområde som man gjort befraktaren till ett av ansvarssubjekten. För den enskilda medlemsstaten som har att tillämpa både ansvarighetskonventionen och avfallsdirektivet kan det bli problem. Ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen, bygger på att man kanaliserar ansvaret till en person nämligen fartygsägaren. Det har sina fördelar genom att det inte finns några oklarheter vem som ska försäkra sig och risken för att flera är försäkrade för samma sak är i princip obefintlig. Bunkerkonventionen har dock fler ansvarssubjekt än fartygsägaren. I praktiken kan det i och med ERIKA-fallet bli så att befraktaren måste vara med att betala för att avlägsna avfall, det vill säga olja, efter ett oljespill då fartygsägarens ansvar tillsammans med fondkonventionen inte täcker de kostnader som uppstår. Med andra ord måste ytterligare ett subjekt kunna göras ansvarig vid ett oljespill och detta går helt emot ansvarighetskonventionen som kanaliserar ansvaret till fartygsägaren. Detta går dock i linje med den åsikt som EU kommissionen framfört, det vill säga att utvidga ansvarssubjekten inom ansvarighetskonventionen eftersom man anser att det inte finns någon anledning att skydda vissa ”nyckelpersoner”. Kommissionen anser att det går emot de ansträngningar som gjorts att göra dessa personer mer ansvarsfulla.<sup>173</sup> Ett sådant ansvar speglar också bättre aktörers handlingar och skyldigheter.<sup>174</sup>

Vad får det då för betydelse att befraktaren har gjorts till ett ansvarssubjekt? För avfallsdirektivet så innebär det att medlemsstaterna ska ha regler som gör att direktivets syfte kan uppnås. Med andra ord om bortförandet av avfall går utöver begränsningsbeloppen måste medlemsstaterna ålägga producenten, vilken man ansåg att bland annat befraktaren var, att ersätta utgifterna i samband med bortförandet.

---

<sup>172</sup> C-188/07 punkt 85.

<sup>173</sup> ÖZÇAYIR, *International Maritime Law*, Vol. 7, Issue 7, September 2000, pp. 230-240, s. 13 <http://www.lawofthesea.co.uk/publications/Erika.pdf> (2008-10-22).

<sup>174</sup> KOM (2002) 0313 slutlig, skäl (13), se även Wetterstein, *Environmental impairment liability after the Erika and Prestige accidents*, s. 248.

Det är svårt att generellt säga hur detta rättsfall är tillämpligt på andra direktiv. Klart är dock att så länge inte de internationella konventionerna uttryckligen undantas, så som i miljöansvarsdirektivet, finns en risk att medlemsstaterna måste uppställa regler för att uppfylla direktivens syfte vilket i slutändan kan medföra att medlemsstaterna står inför ett dilemma, antingen att bryta mot gemenskapsrätten eller att bryta mot sina internationella åtaganden.

## 6.2 Övriga farliga substanser

Redaren är den som har ett principalansvar enligt 7 kap. 1 § sjölagen. I övrigt så kan i princip vem som helst göras ansvarig enligt skadeståndslagens regler om skadelidande kan bevisa att just den personen har varit försumlig. Teoretiskt kan således vem som helst göras ansvarig. Exempel på subjekt som kan göras ansvarig för utsläpp som sker i hamnen är redaren, godsmottagaren, fartygsägaren och eventuell befraktare. Kravet på bevisning gör dock att det i realiteten kan bli svårt att utkräva ersättning.

### 6.2.1 Ansvarsfördelning - Regress

När 7 kap. 1 § sjölagen tillämpas finns det en möjlighet för redaren att regressvis kräva åter det han har tvingats utge i skadestånd. Vid en första anblick av denna bestämmelse verkar det som att redaren har en ovillkorlig möjlighet till regress. Detta modifieras dock av ett antal faktorer. Bland annat utgör det faktum att det räcker med anonym culpa en begränsning av redarens regressrätt eftersom det i sådana fall inte finns någon att regressa mot.<sup>175</sup> 7 kap. 1 § sjölagen kompletteras även av principalansvaret för arbetstagare i 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skadeståndslagen. Enligt skadeståndslagens regler är arbetsgivaren ansvarig skada som arbetstagaren orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten.<sup>176</sup> För att arbetstagaren ska bli personligt skadeståndsansvarig krävs att det föreligger synnerliga skäl. Denna allmänt vidsträckt princip om ett skälighetsansvar för arbetstagare tillämpas vid regresstalan enligt sjölagen.<sup>177</sup> För de fall att självständiga uppdragstagare orsakar skada genom fel eller

---

<sup>175</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 49.

<sup>176</sup> Detta gäller dock inte för ren förmögenhetsskada som ska ha orsakats genom brott.

<sup>177</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 48.

försummelse gäller alltså 7 kap. 1 § och här föreligger sällan jämningsmöjligheter. Detta gäller särskilt om regressansvaret är avtalsrättsligt grundat.<sup>178</sup>

### 6.3 Ersättning för vissa miljöskador

En hamn kan vara organiserad på olika sätt. Hamninnehavaren kan exempelvis ha egna anläggningar för förvaring och hantering av olja och kemikalier. Marken kan också vara uthyrd så att ett oljebolag eller andra företag hyr marken och därmed betraktas som nyttjanderättshavare. I Göteborgs hamn är exempelvis marken upplåten med tomträtt. Vem som äger utrustningen som används för att ta emot och transportera oljan kan också skilja sig från hamn till hamn.

När det gäller utsläpp av exempelvis olja eller andra farliga substanser inom ett hamnområde kan det vara svårt att fastställa vem som är utövare av verksamheten. Hamnens samlade verksamhet i sig utgör miljöfarlig verksamhet.<sup>179</sup> Därutöver förekommer det andra verksamheter som var för sig kan ge upphov till störningar och utgöra miljöfarlig verksamhet.

Vem som kan göras ansvarig för inträffad skada regleras i 32 kap. 6 och 7 §§. Den som ansvarar för skadan är den som bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten i egenskap av fastighetsägare eller tomträttshavare. Det innebär att hamninnehavaren och andra som innehar tomträtt kan bli ansvariga eftersom de är verksamhetsutövare. Samma skadeståndsskyldighet har andra som bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten och som brukar fastigheten i sin näringsverksamhet eller i offentlig verksamhet. Sådana brukare anses också vara verksamhetsutövare.

Utgångspunkten är att en skada har uppkommit på grund av fel från fartygets sida vid lastning eller lossning. Frågan blir då vem som kan krävas på ansvar, ska innehavaren av hamnen eller någon som bedriver separata delverksamheter ansvara för sina respektive verksamheter?<sup>180</sup> Om exempelvis tankfartygs koppling går sönder vilket leder till en stor oljeskada, ska hamninnehavaren eller fartygsägaren alternativt redaren till tankfartyget svara för skadan?

---

<sup>178</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 48 f.

<sup>179</sup> Hamnar som medger trafik med större fartyg (minst 1350 brutto) klassas som B-verksamhet. Se Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd 63:10.

<sup>180</sup> Naturvårdsverkets allmänna råd 93:7, *Oljehamnar och oljedepåer*, s. 12.

### 6.3.1 Fastighetsägare och tomträttsinnehavare

För att tydliggöra hur strukturen kan se ut kan Göteborgs hamn tas som exempel. Göteborgs hamn ägs av Göteborgs Hamn AB som är ett kommunalägt bolag som med andra ord är fastighetsägare. I Skarviks- och Ryahamnen finns vissa områden som är arrende- och tomträttsområden. Exempelvis finns Vopak belägna i Skarvikshamnen där man bland annat lastar och lossar petroleumprodukter och kemikalier till och från fartyg. Göteborgs Hamn AB kan alltså bli ansvariga i egenskap av fastighetsägare. Vopak skulle, i egenskap av tomträttsinnehavare, också kunna göras ansvariga enligt miljöbalkens bestämmelser eftersom de bedriver och låter bedriva en verksamhet vilken omfattar lastning och lossning av petroleumprodukter och andra farliga substanser.

Enligt förarbetena är det rimligt att den fastighetsägare som bedriver eller låter bedriva verksamheten i första hand blir ansvarig för uppkomna skador.<sup>181</sup> Tomträttsinnehavare jämföras i detta hänseende med fastighetsägare.<sup>182</sup>

Ansvar för den samlade trafikverksamheten har fastighetsägaren alternativt tomträttsinnehavaren då det faller sig naturligt att enskilda brukare inte kan styra över trafiken i hamnområdet. Enligt förarbetena kan nämligen en samlad trafikverksamhet medföra immissioner som härrör från trafiken och ansvaret vilar i så fall på hamnägaren.<sup>183</sup>

### 6.3.2 Nyttjanderättshavare

Om fastighetsägaren kan göras ansvarig för skador som orsakats av en nyttjanderättshavare är dock mera tveksamt. Om kommunen exempelvis upplåter mark till ett oljebolag är det oklart om ersättning kan krävas av kommunen i egenskap av fastighetsägare. Rättsfall som skulle kunna klargöra situationen saknas.<sup>184</sup> Enligt förarbetena är en rimlig lösning på problemet att fastighetsägaren endast blir ansvarig om denne är ekonomiskt engagerade i en näringsverksamhet som nyttjanderättshavaren bedriver på fastigheten. Enbart det faktum att fastighetsägaren hyr ut sin fastighet är inte tillräckligt för att fastighetsägaren ska bli ansvarig

---

<sup>181</sup> Prop. 1985/86:83 s. 24 f.

<sup>182</sup> 32 kap. 6 § 1 st. miljöbalken.

<sup>183</sup> Prop. 1985/86:83 s. 52.

<sup>184</sup> Norstedts lagkommentar på Internet till 32:6 miljöbalken.

för skador som nyttjanderättshavaren åstadkommer.<sup>185</sup> Inte heller ett indirekt ekonomiskt engagemang såsom exempelvis att fastighetsägaren har lånat ut pengar eller innehar börsnoterade aktier i nyttjanderättshavarens bolag är i sig tillräckligt för att fastighetsägaren ska ansvara för miljöskador som hyrestagaren orsakar. Om kommunen formellt äger fastigheten som hamnen bedrivs på men fastigheten är uthyrd och själva hamnanläggningen är privatägd kan kommunen inte anses bedriva verksamheten.

### 6.3.3 Brukare

Samma ansvar som fastighetsägaren har den som bedrivit den skadegörande verksamheten och som brukar fastigheten i näringsverksamhet eller offentlig verksamhet.<sup>186</sup> En sådan brukare jämföras med fastighetsägaren som verksamhetsutövare. Bestämmelsen är tänkt att tillämpas på nyttjanderättshavare och arrendatorer men är också tillämplig på andra som brukar fastigheten på avtalsrättslig eller annan grund. Eftersom fartygsägaren alternativt redaren brukar en fastighet genom att fartyget lastar och lossar gods i hamnen omfattas de av bestämmelsen och borde ses som brukare i lagtextens mening. En närmare definition av brukare av verksamheten (verksamhetsutövare) saknas dock i miljöbalken och finns inte definierat i förarbetena.

Problem kan dock uppstå vem som ska anses som verksamhetsutövare när fartygsdriften är organiserad på olika sätt exempelvis genom tidsbefraktning, resebefraktning eller genom olika managementavtal. Det är tveksamt om fartygsägaren kan anses som verksamhetsutövaren i de fall då kontroll över transporten saknas. Detta synes vara fallet i de allra flesta situationer. Som verksamhetsutövare borde den anses vara som innehar den operativa kontrollen över sjötransporten.<sup>187</sup> Om fartygsägaren inte har någon kontroll över transporten och vad som transporteras bör han i enlighet med resonemanget om fastighetsägaren ovan inte anses som verksamhetsutövare och därmed inte kunna göra ansvarig. Detta är också förenligt med principen om att det är förorenaren som ska betala eventuell skada som han orsakar. För skador som inträffar i samband med fartygsdriften är istället redaren det traditionella ansvarssubjektet.<sup>188</sup> Det är därför lämpligt att redaren betraktas som verksamhetsutövare

---

<sup>185</sup> Prop. 1985/86:83 s. 52 f.

<sup>186</sup> 32 kap. 6 § 1 st. 2 p. miljöbalken.

<sup>187</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 113 f.

<sup>188</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 15.

(brukare) i miljöbalkens mening.<sup>189</sup> Med redare avses den som sätter fartyget i rörelse för egen räkning och som har kontrollen över driften. När olika personer har kontrollen över fartyget är det personen som har den nautiska kontrollen, som är besättningens arbetsgivare, som anses vara redare och som står den ekonomiska risken. Det innebär att en tidsbefraktare inte kan anses vara redare. Inte heller en manager eftersom denne inte står hela den ekonomiska risken.<sup>190</sup> I de norska förarbetena anges att redaren är den som representerar risken för förorening vilket ytterligare talar för att redaren är den som betraktas som verksamhetsutövare.<sup>191</sup> Detta utesluter dock inte ansvaret för fartygsägaren i de situationer då redaren och fartygsägaren är samma person.

Olyckor som uppstår i samband med lastning och lossning av olja har oftast sin orsak i hur lasten hanteras. Vid hanteringen av olja är det ofta slangar och kopplingsanordningar som orsakar utsläppet. Vid utsläpp av kemikalier är det oftast felaktig hantering som ger upphov till skador exempelvis genom att inte temperaturföreskrifter följs eller att de hanteras ovarsamt vid lastningen eller lossningen. Vid kemikalier kan det dock vara så att dessa har packats och märkts felaktigt och att detta ger upphov till skadan. I sådana fall kan det synas orimligt att redaren ska ha ett strikt ansvar. Mot detta kan anföras att det i sådana fall finns möjlighet att regressvis kräva åter det redaren har tvingats utge och att skadelidande inte ska drabbas av hur fartygsdriften är organiserad.

### 6.3.4 Ansvarsfördelning

Om både fastighetsägaren och brukaren av fastigheten kan göras ansvariga för skadan svarar de solidariskt för skadeståndet. Ansvaret ska sedan fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, möjligheterna att förebygga skadan och omständigheterna i övrigt.<sup>192</sup> Solidariskt ansvar innebär att skadelidande kan kräva vem som helst av de ansvariga på hela ersättningsbeloppet. Denne kan inte invända att han eller hon inte ensam eller enskilt ska svara för skadan. Om flera är solidariskt ansvariga och exempelvis nyttjanderättshavaren har varit vållande till skadan kan detta få betydelse för den

---

<sup>189</sup> Se Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 54 som menar att redaren kan anses som verksamhetsutövare i den finska motsvarigheten till 32 kap. miljöbalken.

<sup>190</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 14 ff.

<sup>191</sup> NOU 1982:19 s. 57.

<sup>192</sup> 32 kap. 8 § miljöbalken.

slutliga regleringen mellan de som svarat för skadan. Regeln om hur ansvaret slutligen ska fördelas är dispositiv vilket innebär att en fastighetsägare och nyttjanderättshavare genom avtal kan reglera det slutliga skadeståndsansvaret. Det är också vanligt att man i hamnen reglerar ansvaret genom avtal.

I skälighetsbedömningen ska, enligt lagtexten, hänsyn tas till vem som har möjlighet att förebygga skadan. Vems utrustning som varit orsak till skadans uppkomst kan här vara en faktor som blir avgörande för hur ansvaret slutligen ska regleras. Den som äger en utrustning har också störst möjligheter att förebygga skador genom att kontroll av utrustningen kan ske. Innan lastning och lossning upprättas alltid ett säkerhetsdokument mellan redaren och mottagaren av lasten. Detta har betydelse för hur det slutliga ansvaret regleras mellan parterna eftersom man här har angett vem som svarar för vad, och det då är lättare att fastställa vem som är orsaken till olyckan.

### 6.3.5 Nordisk utblick

I den finska miljöskadelagen är den ansvarig vars verksamhet har orsakat miljöskadan alternativt den som är jämförbar med en sådan verksamhetsutövare.<sup>193</sup> För att avgöra vem som är jämförbar med sådan verksamhetsutövare ska följande beaktas; personens bestämmanderätt, hans ekonomiska relation till verksamhetsutövaren och den ekonomiska nytta som han eftersträvar i verksamheten. I doktrin har ansetts att redaren faller under begreppet verksamhetsutövare eftersom denne har besittning av fartyget genom befälhavaren och är fartygets ”driftherre”.<sup>194</sup> Däremot utesluts inte att andra som deltar i fartygsdriftens funktioner också kan göras ansvariga så som exempelvis befraktare, lastintressenter, terminaloperatörer som deltar i lastbehandling etcetera. Bli flera ansvarssubjekt aktuella är ansvaret solidariskt, precis som i svensk lagstiftning.<sup>195</sup>

I den norska föroreningslagen åläggs redaren av fartyget strikt ansvar eftersom det är denne som driver fartyget. Då fartygets redare och ägare är olika personer är ägaren ansvarig enligt

---

<sup>193</sup> 7 § Lag om ersättning för miljöskador 19.8.1994/737.

<sup>194</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 54.

<sup>195</sup> 8 § Lag om ersättning för miljöskador 19.8.1994/737.

andra ersättningsrättsliga regler.<sup>196</sup> Här finns ingen kanalisering av ansvaret vilket innebär att även andra som medverkat till föroreningen kan göras ansvariga om de agerat uppsåtligt alternativt försumligt.<sup>197</sup>

Vi kan här se att i övrig nordisk miljölagstiftning så intar redaren platsen som främsta ansvarssubjekt och anledningen till detta synes vara att det är redaren som faktiskt driver och har kontroll över fartyget. Eftersom redaren också är det klassiska ansvarssubjektet inom sjörätten är frågan huruvida övriga inblandade parter kan bli ansvariga inte särskilt utförligt behandlad.

## 6.4 Strikt ansvar utan lagstöd

Om överhuvudtaget strikt ansvar utan lagstöd aktualiseras kan man fråga sig vem som ska åläggas det ansvaret. I både HNS- och ansvarighetskonventionen är det fartygsägaren som ålagts strikt ansvar. Detta är viktigt eftersom den som kan hållas ansvarig måste få möjlighet att teckna rätt försäkring. Ägaren har dock ibland inget operationellt ansvar utan det är i så fall redaren som har kontrollen över fartyget. Redaren är också den som traditionellt sett blir central som ansvarssubjekt inom sjörätten.<sup>198</sup> Man skulle även kunna argumentera för att det är lastägaren som blir den som åläggs ansvar. Det är dock knappast ändamålsenligt eftersom lastägaren inte hanterar godset. Om fel information har givits till redaren, alternativt fartygsägaren, så torde dessa i sådana fall regressvis kunna kräva lastägaren. Ur skadelidandes perspektiv torde det också vara bättre att redaren, alternativt fartygsägaren, åläggs ansvar.

## 6.5 Fördelar med miljöbalken

En fördel med att tillämpa miljöbalkens regler är att hamnägaren alternativt tomträttsinnehavaren och redaren är ansvarig. Dessa ansvarar i egenskap av verksamhetsutövare. Enligt sjölagens 10 kap. kan endast fartygsägaren krävas på ansvar. För en skadelidande kan det oftast vara lättare att kräva den som är ansvarig för hamnen (vilket i många fall är

---

<sup>196</sup> 55 §. I de fall ägaren inte är redare gäller allmänna skadeståndsrättsliga regler för ägaren, se NOU 2004:21 s. 12.

<sup>197</sup> 55 § 2 st. Se även Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 210.

<sup>198</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 15.



kommunen) på skadestånd vilket talar för en tillämpning av 32 kap. miljöbalken. Detta eftersom det är känd motpart som talar samma språk och som det är lätt att få kontakt med. I miljöbalken är inte ansvaret kanaliserat till fartygsägaren vilket kan vara både en fördel och en nackdel. Fördelen är att det finns fler ansvarssubjekt som man kan kräva ersättning av. Dessutom torde ett sådant ansvar bättre spegla de olika subjektens skyldigheter och utföranden. Nackdelen är att det just finns flera ansvarssubjekt och det kan vara svårt att veta vem man ska vända sig till. En annan nackdel är att det kan vara svårt för potentiella ansvarssubjekt att teckna en adekvat ansvarsförsäkring.

Vad rör andra farliga substanser än olja ligger den största fördelen i att tillämpa miljöbalkens 32 kap. att ansvaret där är strikt och diskussionen om vilka ansvarssubjekt som blir aktuella är av underordnad betydelse.

## **7. Ersättningsgill skada**

För skadelidande är det mest väsentliga att få ersättning för uppkomna skador. Olika regelverk kan dock ersätta olika skador. Nedan ska därför en jämförelse göras mellan vilka skador som ersätts enligt sjölagen och vilka skador som ersätts enligt miljöbalken. För att lättare förstå vilka skador som kan uppkomma i hamnen ges dock först en exemplifiering av vilka tänkbara skador som kan uppkomma vid lastning och lossning.

### **7.1 Skador**

När oljan sammanblandas med vatten ökar oljeblandningens volym vilket innebär att oljans volym kan flerdubblas bara på några timmar. I takt med avdunstningen och mekanisk självdispersion (oljan finfördelas och blandas ut i vattnet) minskar sedan volymen. När oljan blandas med vatten sker också en viss kemisk upplösning vilket frigör giftiga komponenter som är de som orsakar störst skador. När olja släpps ut i havet eller på land startar en mycket långsam kemisk och biologisk nedbrytning till slutprodukterna koldioxid och vatten.<sup>199</sup>

---

<sup>199</sup> SOU 1990:15 s. 25.

Vid oljeutsläpp i hamnen kan vatten och stränder förorenas, skador på anläggningar, båtar, fiskeredskap, fartyg och djur kan inträffa. När tjockolja släpps ut är det ett stort hot mot sjöfåglar och strandremsor som riskerar att bli nerkletade. Vissa oljor är också direkt giftiga. Generellt kan sägas att olja som driver in i kustzoner orsakar större förstörelse än olja som släpps ut på öppna havet. Utsläpp av olja kan också drabba turistnäringen och friluftslivet genom nedsmutsning av klippor, badstränder, bryggor och båtar.<sup>200</sup> Utsläpp som sker i hamn har en mer begränsad miljöpåverkan än om utsläppet sker till havs eftersom det utsläppet sker inne i en hamnbassäng.<sup>201</sup> Däremot skadas anläggningar, stränder, båtar och annan egendom i större utsträckning om utsläppet sker i hamnen än ute till havs.<sup>202</sup> Eftersom hamnen består av ett stort antal verksamheter finns risk för att många drabbas vid ett oljeutsläpp.

Beträffande andra farliga substanser än olja, exempelvis kemikalier finns ingen generell bild av hur kemikalier reagerar och påverkar människor och miljö, konsekvenserna beror på kemikalienas farlighet men också dess beteende vid ett utsläpp. Beroende på vilken kemikalie det handlar om och dess fysikaliska egenskaper kan den flyta, sjunka eller lösas upp.<sup>203</sup> Detta gör också att ett eventuellt utsläpp av kemikalier blir mer komplext att hantera.

Med tanke på den variation som finns med kemikalier är det svårt att precisera vilka typskador som kan inträffa i ett hamnområde vid lastning och lossning. Exempel på skador är dock att egendom kan skadas genom ämnets farlighet exempelvis om det är frätande, genom explosioner eller andra liknande skador. Även hamnanläggningar, fiskebåtar och dess utrustning och eventuella strandanläggningar kan skadas precis som vid utsläpp av olja. Kostnader för att evakuera folk på grund av explosionsrisk eller risk för förorening av luften kan också förekomma. Ett exempel på detta är när man i Spanien förberedde en evakuering av 100 000 människor i samband med ett fartyg som fraktade gas.<sup>204</sup>

---

<sup>200</sup> SOU 1990:15 s. 26.

<sup>201</sup> *Oljeskadeskyddet utmed de svenska kusterna och i de stora insjöarna inför 2010*, s. 41 ff.

<sup>202</sup> Exempelvis skadades en intilliggande strand genom en olycka som inträffade när fartyget MARITZA SAYALERO skulle lossa dieselolja. Ett annat exempel är den explosion som inträffade på fartyget SLOPS medan det låg i hamn. Explosionen medförde att olja släpptes ut vilken skadade torrdockor, varv och lastkajer. Se IOPC Fund Annual report 2001.

<sup>203</sup> Molitor, *Miljöfarliga transporter till sjöss – kartläggning och riskanalys*, s. 9.

<sup>204</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 8.

## 7.2 Specialreglering för vissa oljor

Vilka skador som ersätts enligt sjölagen framgår av definitionen på oljeskada. Ansvarighetskonventionens definition av oljeskada är följande.

loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur. However, compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment is limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken.

*Art. 1 p. 6(a) International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969*

Den svenska sjölagen ersätter ”dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder”.<sup>205</sup>

Ersättning för sakskada ersätts alltså enligt sjölagen. Om en strand förorenas innebär det ersättning för kostnader för att sanera fastigheten (clean-up measures).<sup>206</sup> Ersättning ges även för egendomsskada såsom exempelvis skada på båtar, byggnader, och fiskeredskap (property damage). Även följdskador ersätts exempelvis om en fiskares utrustning smutsas ner av olja och att han förlorar inkomst på grund av att han inte kan utnyttja sina redskap under en period. En förutsättning är dock att skadan kan uppskattas i pengar.

Praxis från fondkonventionen, som täcker samma skador som ansvarighetskonventionen, visar att även ersättning för kostnader hänförliga till sanering och rehabilitering av djurlivet, speciellt fåglar, däggdjur och reptiler ersätts. En förutsättning är dock att skadan går att uppskatta ekonomiskt. Det innebär att ersättning till frivilligorganisationer och andra frivilliga som räddar djurlivet kan ges. Ersättning betalas också för kostnader för rimliga

---

<sup>205</sup> 10 kap. 1 § sjölagen.

<sup>206</sup> Michanek, Zetterberg, *Den svenska miljörätten*, s. 504.

återställningsåtgärder som syftar till att påskynda naturlig återhämtning av miljöskador. Ersättning kan även ges för kostnader för undersökningar för att fastställa arten och omfattningen av miljöskador som orsakas av ett oljeutsläpp och för att avgöra vilka åtgärder som är nödvändiga och genomförbara.<sup>207</sup> Svenska domstolar är inte bundna av fondens praxis men eftersom fondkonventionen täcker samma sak som ansvarighetskonventionen torde samma skador som ersätts från fonden också ersättas om kravet baseras på sjölagen. Hur begreppet ”rimliga återställningsåtgärder” ska tolkas är dock upp till nationella domstolar och skillnader mellan medlemsstaterna kan förekomma. För att motverka detta har internationella oljeskadefonden (IOPC) uttalat vikten av uniform och samstämmig tolkning av begreppen för att få ett fungerande ersättningssystem.<sup>208</sup>

Med kravet på att det ska vara rimliga återställningsåtgärder förstås att det måste vara möjligt att återskapa en miljö som de djur som levde där innan utsläppet ska kunna existera och leva i normalt.<sup>209</sup> Om oljeskadade fåglar inte har en rimlig chans att överleva ska ingen sanering av dem ske. Kostnaderna måste alltså vara proportionerliga i förhållande till de åtgärder som vidtas och det ska vara frågan om verkliga kostnader för att ersättning för skada på miljön ska kunna utgå.

### 7.3 Övriga farliga substanser

Eftersom kemikalier och icke beständiga mineraloljor är oreglerade finns inga specialbestämmelser som klargör vilka skador som ska ersättas vid ett utsläpp. Redogörelsen ovan visar att reglerna rörande ansvarighet vid ett eventuellt utsläpp kräver ett culpöst beteende. Om redaren eller de som denne är ansvarig för inte har gjort något fel eller varit försumliga har skadelidande inte rätt till någon ersättning överhuvudtaget.

I sjölagen definierar man inte vilka skador som ersätts. Därför får man istället titta på de allmänna reglerna i skadeståndslagen. Sak- och personskador ska ersättas samt rena förmögenhetsskador, dock ersätts endast sistnämnda skador då brott har begåtts.<sup>210</sup>

---

<sup>207</sup> IOPC Claims Manual s. 11 f.

<sup>208</sup> Larsson, *The Law of Environmental Damage*, s. 184.

<sup>209</sup> IOPC Claims Manual s. 31 f.

<sup>210</sup> 2 kap. 2 och 3 §§ skadeståndslagen.

Sakskada innefattar fysiska skador på fast egendom och lösa föremål. Även estetiska förändringar som inte minskar brukbarheten behandlas som sakskador. Därutöver behandlas förlust av egendom, oavsett om det är permanent eller inte, som sakskada liksom om egendom försämras genom att dess funktion förlorats eller blivit nedsatt i icke obetydlig grad.<sup>211</sup>

Ren förmögenhetsskada enligt definitionen i skadeståndslagen är ”sådan ekonomisk skada som uppkommer utan samband med att någon lider person- eller sakskada”.<sup>212</sup> Exempelvis är försämrat rörelseresultat för näringsidkare, försämrade inkomster av arbete eller uppdrag och ökade utgifter utan motsvarande nytta ren förmögenhetsskada.<sup>213</sup>

## 7.4 Ersättning för vissa miljöskador

Enligt miljöbalken ersätts personskada, sakskada och ren förmögenhetsskada som är av någon betydelse. Skadan måste ha varit ekonomisk vilket betyder att den ska gå att uppskatta i pengar.<sup>214</sup> Det finns inte närmare angivet exakt vad som ersätts vid en föroreningskada. Enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer ska skadelidande försättas i samma position som om skadan inte hade inträffat.

Om en fastighet, båt, varv eller annan anläggning blir nersmutsad klassas detta som en sakskada. Det innebär att vid utsläpp av olja eller kemikalier så ges ersättning exempelvis för saneringskostnader och vad det kostar att återställa förorenad mark. Till egendom hör även djur vilket innebär att förlust av kreatur ersätts. Även förgiftade grödor är något som ersätts.<sup>215</sup> Om skog på en fastighet förgiftas och dör ersätts även detta eftersom skadan kan innebära värdeminskning på fastigheten och därmed ekonomiskt kan uppskattas.

Som nämnt ovan ansvarar kommunen för saneringen av utsläppt olja och får sen kräva ersättning från verksamhetsutövaren. Sanering innebär i de flesta fall att olja som nått land avlägsnas och bortforslas från nersmutsade områden. Till sanering hör också rengöring av stränder och anläggningar samt ett återställande av strandområden eller anläggningar i

---

<sup>211</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 103.

<sup>212</sup> 1 kap 2 § skadeståndslagen.

<sup>213</sup> Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 65.

<sup>214</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s. 46.

<sup>215</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s. 49.

”acceptabelt skick”.<sup>216</sup> Förarbetena ger inte närmare vägledning för hur mycket som ska saneras utan säger bara att i första hand ska den som är ansvarig för skadan ”återställa det som skadats”. Om verksamhetsutövaren som orsakat skadan inte vidtar någon sanering ska 32 kap. miljöbalken tillämpas för de kostnader som kommunen har haft för saneringen.<sup>217</sup>

Ren förmögenhetsskada som inte är ringa ersätts också. Om en strand förorenas och en hotell- eller restaurangägare förlorar kunder är detta ren förmögenhetsskada (utebliven vinst) som ersätts.<sup>218</sup>

### 7.4.1 Ideell skada

Ersättning för ideell skada ersätts inte enligt ordalydelsen i 32 kap. miljöbalken. Ideell skada utan samband med personskada ersätts traditionellt endast om det finns stöd i lag eller avtal.<sup>219</sup>

Vad som avses med en ideell skada är inte klart definierat. En ideell skada är en skada som inte objektivt kan värderas i pengar utan är istället en skada som subjektivt uppfattas olika från individ till individ. Generellt kan sägas att ideella skador är svåra att uppskatta och värdera. En ideell skada kan exempelvis vara av estetisk art såsom förfulning av landskapet.<sup>220</sup>

Vid utsläpp av olja eller kemikalier i hamnen som förorenar mark och vatten kan en ideell skada uppstå genom exempelvis psykiska eller estetiska immissioner. Det kan exempelvis röra sig om förfulning av miljön (förlorat skönhetsvärde), vantrivsel, obehag eller att en skada på ekosystemet inträffar som inte direkt påverkar en enskild individ, till exempel att havslevande djur och fåglar kan skadas.<sup>221</sup> En ideell skada kan också omfatta inskränkningar i fastighetsägarens användning av fastigheten utan att han eller hon lider ekonomisk förlust. Det gäller med andra ord att skilja mellan skador som direkt träffar någons egendomsrätt samt skador som inte kan anses tillhöra någons speciella egendom, exempelvis skador på den

---

<sup>216</sup> Forsman, *Oljan är lös*, s. 113.

<sup>217</sup> Prop. 1985/86:45 s. 40.

<sup>218</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 136.

<sup>219</sup> Eriksson, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, s 14.

<sup>220</sup> Bugge, *Forurensningsansvaret*, s. 403.

<sup>221</sup> Larsson, Marie-Louise, *The Law of Environmental Damage*, s. 491 f.

biologiska mångfalden, allemansrättsliga friluftsmöjligheter samt allmänna kulturella och estetiska värden. Av intresse för uppsatsen är endast ideell skada som träffar någons egendomsrätt.

I förarbetena till miljöskyddslagen anförde departementschefen att någon ersättning för ideell skada såsom exempelvis förfölning av landskapsbilden inte skulle bli aktuellt. Enligt förarbetena innebär sådana skador ofta också skadeföljder av ekonomisk art såsom exempelvis förlorat marknadsvärde, vilket i så fall ersätts enligt reglerna om följdskador till sakskador eller ren förmögenhetsskada.<sup>222</sup>

I förarbetena<sup>223</sup> till den norska föroreningslagen föreslogs att ersättning även skulle kunna ges för förlorat boendevärde (reducert bruksnytelse). I propositionen<sup>224</sup> blev dock förslaget avvisat och enligt norsk rätt är det därför klart att någon ersättning för förlorat boendevärde inte kan utgå om det inte också är frågan om en ekonomisk förlust.

Utvecklingen inom den svenska miljöskadeståndsrätten har dock gått mot en allt mer generös tillämpning också för ideella skador såsom minskat bruks- och skönhetsvärde samt förlust av landskapsmässigt värde.

I NJA 1995 s. 249 hade en man fällts för grov olovlig jakt och grov olaga jakt eftersom han hade dödat två järvar. Staten yrkade ersättning för de dödade djuren med 50 000 kr. Vad som komplicerade fallet var att järvarna är fridlysta och därför inte betingar något jaktvärde, det vill säga ekonomiskt värde på marknaden. HD anförde att eftersom järven är fridlyst har den inget ekonomiskt värde. Däremot har staten stora kostnader för att bevara järvstammen och genom dödandet av de två järvarna hade dessa kostnader blivit onyttiga. Ersättning skulle därför utgå med det dödade djurets avelsvärde vilket efter en skälighetsbedömning befanns vara 20 000 kr per järv. Skadan som staten åsamkats låg alltså på gränsen mellan ekonomisk och ideell skada.

I rättsfallet NJA 2000 s. 737 fick enskilda ersättning för förlorat boendevärde. Under en tre-årsperiod hade boende störts vid utbyggnaden av Arlandabanan. Störningarna bestod i damm,

---

<sup>222</sup> Prop. 1986/86:83 s. 19 ff.

<sup>223</sup> NOU 1982:19 s. 181.

<sup>224</sup> Ot.prp. nr. 33 (1988-89) s. 76 ff.

buller och integritetsstörningar av olika slag, exempelvis nattarbete. Klaganden hade tvingats också utföra extra städning på grund av allt damm. HD konstaterade att de boende inte hade kunnat utnyttja sina fastigheter i full omfattning på grund av störningarna. De hade dessutom tvingats utföra mer städning och tvätt än vanligt. *”Inskränkningarna i fastighetsägarnas boendemöjligheter och värdet av fastighetsägarnas egna arbete utgör följskador av ekonomisk natur och kan inte anses sakna betydelse. Fastighetsägarna är alltså berättigade till ersättning härför.”*

Trots att egentligt lagstöd saknas för att döma ut skadestånd för ideell skada har HD i vissa fall ändå tillerkänt skadelidande ersättning. Detta tyder på en utveckling inom miljöskadeståndsrätten till förmån för skadelidande. Ideella skador på miljön drabbar ofta de som utnyttjar allemansrätten vilka varken äger marken eller har några särskilda rättigheter knutna till området. Intrång i allemansrätten, exempelvis att bär- och svamplockare hindras, ger enligt uttalanden i förarbetena inte någon rätt till ersättning.<sup>225</sup> Däremot skulle möjligtvis en fastighetsägare som under en tid inte kunnat utnyttja sin strand på grund av förorening från olja skulle kunna få ersättning för förlorat boendevärde i enlighet med den praxis som utvecklats.

## 7.5 Fördelar med miljöbalken

10 kap. sjölagen täcker som nämnt ovan vissa kostnader för skada på miljön. Exempelvis kan kostnader för att sanera fåglar och för att återskapa den miljö som tidigare funnits ersättas. Enligt miljöbalken täcks antagligen endast kostnader för ett återställande av marken i ”acceptabelt skick”.<sup>226</sup> Om hänsyn endast tas till vilka skador som ersätts är det alltså mer fördelaktigt för kommunen att kräva ersättning enligt 10 kap. sjölagen. Det ska dock noteras att endast rimliga återställningsåtgärder ersätts och att det här sker en skälighetsbedömning, något som inte görs enligt 32 kap. miljöbalken. I ett exempel från IOPC nämns att en sanering av ett otillgängligt klippområde inte kan rättfärdigas eftersom det är mer ekonomiskt att låta vågorna bryta ner oljan.<sup>227</sup> Det ska dock noteras att i Norge, Danmark och Finland finns

---

<sup>225</sup> Prop. 1969:28 s. 190, Prop. 1985/86:83 s. 39 f.

<sup>226</sup> Forsman, *Oljan är lös* s. 113.

<sup>227</sup> IOPC Claims manual s. 22.



möjlighet att få ersättning för rimliga återställningsåtgärder enligt miljöskadestiftningen.<sup>228</sup> Något sådant anges inte uttryckligen i 32 kap. miljöbalken men det är inte orimligt att tro att sådana kostnader även skulle kunna ersättas enligt svensk rätt med tanke på de likheter som finns i de nordiska miljöskadestiftningarna. Helt klart är rättsläget däremot inte eftersom ett uttryckligt stadgande saknas i 32 kap. miljöbalken.

För enskilda är det däremot mer fördelaktigt att kräva ersättning enligt miljöbalken där personskada, sakskada och ren förmögenhetsskada ersätts.<sup>229</sup> Som nämnts ovan har utvecklingen inom miljöskadeståndsrätten gått mot en allt mer generös tillämpning också för ideella skador såsom minskat bruks- och skönhetsvärde samt förlust av landskapsmässigt värde. Exempelvis fick enskilda i rättsfallet NJA 2000 s. 737 ersättning för förlorat boendevärde. Om en strand förorenas och en enskild inte kan utnyttja stranden under en lång tid då den saneras skulle denna skada, i enlighet med NJA 2000 s. 737, kunna ersättas.

I 10 kap. sjölagen nämns inget om ideella skador såsom exempelvis förlorat boendevärde. Skadestånd utgår inte för förluster som enbart kan uppskattas ungefärligt och baserar sig på teoretiska modeller. Skador på miljövärden som sådana vilka räknats fram genom abstrakta matematiska modeller eller osäkra värderingar kan alltså inte kompenseras.<sup>230</sup> Det innebär med största sannolikhet att den praxis om ideella skador som utvecklats inom miljöskadeståndsrätten inte är tillämplig inom sjöretten.

För skador som har orsakats av kemikalier eller lättare oljor finns en viss fördel med att använda miljöbalkens 32 kap. vad avser ersättningsgilla skador. Både person- och sakskador ersätts om ansvaret bestäms enligt 7 kap. 1 § sjölagen och 32 kap. miljöbalken. Det finns dock en skillnad vad gäller ersättning för ren förmögenhetsskada. Dessa ersätts enligt miljöbalken så länge skadan är av någon betydelse vilket är en betydande skillnad då ren förmögenhetsskada inte ersätts annat än om de är orsakade av brott enligt skadeståndslagens regler.

---

<sup>228</sup> 58 § Lov 1981-03-13 nr 06: Lov om vern mot forurensninger og om afval (forurensningslagen), 6 § Lag om ersättning för miljöskador 19.8.1994/737, 2 § Lov nr 225 af 06/04/1994 om erstatning for miljøskader.

<sup>229</sup> Ren förmögenhetsskada ersätts enligt 10 kap. sjölagen. Däremot krävs brott om skadan har orsakats av ett utsläpp av övriga farliga substanser.

<sup>230</sup> IOPC Claims manual s. 31.

## 8. Ansvarsbegränsning

### 8.1 Specialreglering för vissa oljor

När fartygsägarens ansvar regleras enligt 10 kap. sjölagen finns en möjlighet att begränsa ansvaret enligt särskilda begränsningsregler. För fartyg som transporterar olja som bulklast gäller speciella begränsningsregler i enlighet med konventionsreglerna.<sup>231</sup> För att få begränsa ansvaret får skadan inte ha orsakats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

För att få rätt att begränsa ansvaret måste fartygsägaren också upprätta en så kallad begränsningsfond. Fonden ska uppgå till det ansvarsbelopp som är aktuellt för ägaren med tillägg för kostnader för förvaltning av fonden samt fördelning av medlen.

Möjligheten att begränsa ansvaret gäller för varje händelse som orsakar en oljeskada och begränsningen är beroende av hur stort fartyget är. Det högsta möjliga begränsningsbeloppet är 89,770,000 SDR (ca 900 miljoner kronor) och gäller för fartyg vars dräktighet överstiger 5000. För svenska fartyg som transporterar mer än 2000 ton olja som bulklast finns ett krav på obligatorisk ansvarsförsäkring som ska täcka skadorna.<sup>232</sup>

Om skadan överstiger begränsningsbeloppet kan ersättning i vissa fall utgå från IOPC under förutsättning att de konventionsbaserade reglerna är tillämpliga. Fonden regleras genom ovan nämnda fondkonvention och genom lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden. Som ovan nämnts är det tänkt att fonden ska träda in vid större oljeskador. 2003<sup>233</sup> höjdes den maximala nivån till ca 7,5 miljarder kronor och fonden finansieras som nämnts genom att varje stat som importerar en viss mängd olja får betala en avgift.<sup>234</sup>

Vad rör regleringen för oljeskador så har det internationella systemet fått hård kritik från EU.<sup>235</sup> För det första att begränsningsbeloppen varit för låga, vilket i och för sig har ändrats.

---

<sup>231</sup> 10 kap. 5 § sjölagen.

<sup>232</sup> 10 kap. 12 § sjölagen.

<sup>233</sup> 2003 Supplementary Fund Protocol.

<sup>234</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 206.

<sup>235</sup> KOM/2002/0313 slutlig.

Beloppen i den supplerande fonden anses dock inte vara tillräckligt höga för att ge full kompensation åt skadelidande. För det andra borde inte begränsning av ansvaret överhuvudtaget vara möjligt om ägaren varit grovt vårdslös. För det tredje har man kritiserat det faktum att ansvarighetskonventionen kanaliserar ansvaret endast till ägaren, kostnaderna borde istället bäras av samtliga företag som medverkar vid en oljetransport i enlighet med principen om att förorenaren betalar. Ett sätt att inom EU hantera dessa brister har varit att införa ekonomiska påföljder för samtliga parter som kan konstateras ha bidragit till utsläpp i vart fall då det har skett på grund av grov vårdslöshet. Det har också ansetts ha en avskräckande effekt att straffbelägga olagliga utsläpp, som har ansetts nödvändigt då det inte finns några sådana element i den skadeståndsrättsliga lagstiftningen. Säkerligen har straffhotet en avskräckande effekt men när väl olyckan händer så hjälper det knappast den skadelidande.

## 8.2 Övriga farliga substanser

När utsläpp av kemikalier och icke beständiga oljor sker regleras ansvaret som nämnts enligt 7 kap. 1 § sjölagen. Redarens<sup>236</sup> rätt att begränsa sitt ansvar är införd i sjölagens 9 kap. Dessa bygger på 1976 års begränsningskonvention med tillhörande ändringsprotokoll.<sup>237</sup>

Alla krav är inte föremål för begränsning utan dessa preciseras.<sup>238</sup> Både person- och sakskada är sådana typer av skador som kan begränsas enligt 9 kap. Dessutom får redaren begränsa skador som dennes last orsakat, därmed följer att alla typer av skador som ett utsläpp av kemikalier kan begränsas. Rätten till begränsning gäller även ren förmögenhetsskada.<sup>239</sup>

Begränsningen är knuten till fartygets tonnage, men det finns även en viss miniminivå.<sup>240</sup> Det finns dock ingen rätt att begränsa en skada då den orsakats uppsåtligt alternativt av grov

---

<sup>236</sup> 9 kap. 1 § sjölagen anger att förutom redaren så har även ägaren av fartyget, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänst i omedelbart samband med bärgning rätt att begränsa sitt ansvar. När vi fortsättningsvis endast nämner redaren och när vi pratar om rätt till ansvarsbegränsning menas samtliga som har rätt till detta enligt 9 kap. 1 § om inte annat anges.

<sup>237</sup> Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 och Protocol of 1996 to amend the 1976 Convention of Limitation of Liability for Maritime Claims.

<sup>238</sup> 9 kap. 2 § sjölagen.

<sup>239</sup> Karnov - lagkommentar på Internet till 9 kap. 2 § p. 3 sjölagen.

<sup>240</sup> 9 kap. 5 § sjölagen.

vårdslöshet då insikt fanns att sådan skada sannolikt skulle inträffa.<sup>241</sup> Det ska noteras att 9 kap. sjölagen utgår från när redaren är ansvarig, detta gäller oavsett ansvarsgrund.

Sverige hade i och med 1976 års begränsningskonvention samt tillägget som kom 1996 möjlighet att undanta begränsningsreglerna vad gäller skador som rör avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last.<sup>242</sup> Den här möjligheten har Sverige inte utnyttjat. Vid införandet av 1976 års begränsningskonvention motiverade man detta med att skadorna som skulle kunna uppstå visserligen kunde vara omfattande men att de fordringar som kunde uppstå inte skulle reduceras avsevärt av en globalbegränsning.<sup>243</sup> Vid införandet av 1996 års ändringsprotokoll ansåg man inte att läget hade förändrats. I bland annat Norge har man däremot utnyttjat denna möjlighet.

### 8.3 Ersättning för vissa miljöskador

Det kan te sig väl strängt att tillämpa ett strikt ansvar fullt ut och i ett modernt industrisamhälle skulle det bli oerhört svårt att upprätthålla.<sup>244</sup> Miljöbalken har inga begränsningsregler i form av beloppsbegränsning. Den begränsning som miljöbalken erbjuder ligger istället i att man måste tåla vissa orts- och allmänvanliga störningar. Det ska då noteras att denna begränsning endast är tillämplig då störningen uppkommit utan försumlighet eller uppsåt.<sup>245</sup>

Enligt resonemanget ovan så är dock utsläpp av olja och andra farliga substanser varken orts- eller allmänvanlig varför det i praktiken knappast blir aktuellt med en begränsning av detta slag.

---

<sup>241</sup> 9 kap. 4 § sjölagen.

<sup>242</sup> Prop. 2003/04:79 s. 21.

<sup>243</sup> Prop. 2003/04:79 s. 22.

<sup>244</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 85 f.f.

<sup>245</sup> 32 kap. 1 § 3 st miljöbalken.

## 8.4 Fördelar med miljöbalken

Det är inte svårt att se varför det är mer önskvärt att tillämpa miljöbalken än sjölagen. Förutom att ansvaret strikt finns ingen möjlighet att begränsa ansvaret. Det går emot grundläggande principer inom miljöretten så som att förorenaren betalar och hållbar utveckling. Både enligt 10 kap. och 9 kap. sjölagen finns däremot en sådan begränsningsmöjlighet. Vid mycket stora oljeskador är det inte säkert att internationella oljeskadefonden täcker hela skadebeloppet på grund av maxgränsen. Vad gäller utsläpp av kemikalier eller icke beständiga oljor är det föga troligt att samtliga skadelidande kan få tillräcklig ersättning med hänsyn till att de globala begränsningsreglerna är relativt låga, samt bundet till fartygets tonnage. Detta blir särskilt uppenbart vad gäller kemikalier eftersom olyckans storlek är lika beroende av hur mycket man fraktar som vilken kemikalie man fraktar,<sup>246</sup> det vill säga skadan blir inte nödvändigtvis större ju mer man transporterar. En relativt liten mängd av en viss kemikalie kan vara ytterst farlig varför det begränsade ersättningsansvaret som är knutet till fartygets tonnage inte blir rättvisande. Med gällande begränsningsregler så kan skadelidande i princip aldrig få tillräcklig ersättning vid en olycka.<sup>247</sup>

Att skadevällaren/redaren har rätt att begränsa sin skadeståndsskyldighet är något som är relativt säreget för sjöretten. I grund och botten går det emot skadeståndsrättsliga principer så som att den skadelidande ska bli satt i samma position som om skadan inte hade inträffat. Det kan då tyckas högst märkligt att sjöretten i dessa situationer medger en rätt till begränsning av ansvaret. Att miljöbalkens 32 kap. inte skulle omfatta även skador orsakade av olja eller kemikalier från fartyg som inträffar vid lastning och lossning kan upplevas som bristfälligt och omodernt. När sjölagens bestämmelser tillämpas på sådana situationer motsvarar inte det dagens krav på miljörettsliga ersättningsregler eftersom begränsningsreglerna står i strid med principerna om förorenaren betalar och hållbar utveckling.

Något som talar för att en tillämpning av 32 kap. miljöbalken omöjliggör en tillämpning av begränsningsreglerna är att miljörettsliga regler bygger på helt andra principer än sjöretten. Bland annat ska tillämpningen av miljöbalken genomsyras av principen om hållbar

---

<sup>246</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, s. 49.

<sup>247</sup> Slettemoen, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip* s. 49. Se även NOU 2002:15 s. 4.

utveckling.<sup>248</sup> Att tillämpa 32 kap. ihop med sjölagens begränsningsregler går emot denna princip eftersom skador som uppstår inte ersätts till fullo. Om begränsningsreglerna tillämpas innebär det att någon annan står för den skadan som inte täcks, antingen skadelidande själv eller den kommun som ansvarar för sanering vilket innebär att kostnaderna för uppkommen skada inte hamnar hos förorenaren. Det är därmed mest ändamålsenligt om 32 kap. miljöbalken tillämpas som en helhet, och att någon begränsning utöver att skadevållaren endast ska ersätta skada som inte är orts- eller allmänvanlig, inte är möjlig. Här hänvisas även till diskussionen ovan om att ett fartyg har upphört att vara en rörlig störningskälla vid lastning och lossning och att det i sådana fall finns få argument för att tillämpa sjölagen.

Det är också så att begränsningsreglerna är en gammal relik som finns kvar i sjörätten mycket på grund av tradition och gamla seder. Orsaken till att man överhuvudtaget har begränsningsmöjligheter var från början att sjöfarten var av särskild riskfylld karaktär.<sup>249</sup> Detta har i dagens läge med regler och riktlinjer om hur skepp ska vara byggda och utrustade och den möjligheten som finns att kontrollera fartyg med diverse teknisk utrustning knappast särskild tyngd. Det finns ett flertal andra grunder som man traditionellt sätt rättfärdigat reglerna om begränsningsrätt,<sup>250</sup> men på senare tid är det framförallt försäkringsmässiga skäl som stått i förgrunden.<sup>251</sup> Det har nämligen ansetts omöjligt för en redare att kunna försäkra sig eller i vart fall inte en realistisk möjlighet då försäkringspremierna skulle skjuta i höjden.<sup>252</sup> Detta har dock ifrågasatts i doktrin och argumenten om att det inte skulle finnas någon möjlighet till försäkring har ansetts ohållbar.<sup>253</sup> Det faktum att begränsningsreglerna fått så pass mycket kritik talar också för att man ska tillämpa 32 kap. som en helhet.

En annan viktig aspekt är att ett obegränsat ansvar skulle verka mer preventivt. EU-kommissionen har kritiserat begränsningsreglerna och har för att avhjälpa den bristen förespråkat straffavgifter för att få fartygsägarna att ta ett ökat ansvar. Istället för att straffavgifter är det bättre att skadelidande skulle få del av de här pengarna genom att begränsningsreglerna slopas.

---

<sup>248</sup> 1 kap. 1 § miljöbalken.

<sup>249</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 24. Se även NJA II 1891 s. 19.

<sup>250</sup> En av grunderna är redarens principalansvar som förr var mer vidsträckt än för andra arbetsgivare, något som inte längre är aktuellt eftersom det finns ett allmänt principalansvar i skadeståndslagen, se Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 24 f. Se även Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 254.

<sup>251</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 24 ff.

<sup>252</sup> Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 24 f.

<sup>253</sup> Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, s. 255, 312 ff.

Sjölagens 9 kap. bygger på en internationell konvention vilken Sverige har skrivit på och ratificerat och därmed är vi även tvungna att följa den. Det talar givetvis starkt för att dessa regler är de som ska tillämpas då regelkonkurrens uppstår. Däremot är det inte sagt att domstolen kommer att tillämpa dem. Det kan också konstateras att begränsningsreglerna fått kritik och att deras berättigande är ifrågasatt. Dessutom kan tänkas att reglerna kan behöva åsidosättas, i enlighet med ERIKA-fallet, för att en medlemsstat ska uppfylla sina gemenskapsrättsliga åtaganden. Det finns en möjlighet att göra undantag från begränsningsreglerna för vissa skador, något som Sverige inte utnyttjat. Om en situation uppkommer då gemenskapens regler krockar med internationella regler medför det antagligen att Sverige måste ta upp frågan om undantag eftersom det blir ett konkret problem.

I miljöbalken har man bland annat i dess 10 kap., som till stora delar bygger på miljöansvarsdirektivet, undantagit både begränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen samt dess 10 kap. avseende oljeskada.<sup>254</sup> Med andra ord finns det i miljöbalken ett kapitel där det finns en direkt hänvisning. Visserligen har 10 kap. delvis reglerats i samband med ansvarsdirektivet som föreskriver undantaget, men att lagstiftaren ändå gjort ett aktivt val medan man i 32 kap. miljöbalken inte har gjort det kan tyda på att den senare är tänkt att ha ett bredare tillämpningsområde. En följd av att någon hänvisning inte gjorts till begränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen ger utrymme för att tillämpa 32 kap. miljöbalken i dess helhet.

En annan fördel med miljöbalken är att preskriptionstiderna är avsevärt längre för skadeståndsanspråken. Preskriptionstider kan betraktas som en begränsning av ersättningsmöjligheterna eftersom det är omöjligt att utkräva ansvar när preskription inträtt. Eftersom det inte finns några speciella preskriptionsfrister i miljöbalken gäller den allmänna preskriptionsfristen i 2 § preskriptionslagen (1981:130) för utomobligatoriska skadeståndsanspråk, det vill säga tiden är 10 år.<sup>255</sup> Preskriptionstiden börjar räknas vid tillfället då skadan inträffade, med andra ord vid dagen för utsläppet. För oljeskador där skadestånd krävs enligt 10 kap. sjölagen är preskriptionsfristen tre år från dagen då skadan uppkom.<sup>256</sup>

Vi förespråkar att 32 kap. miljöbalken tar över sjölagen vid utsläpp som orsakas av fartyg vid lastning och lossning i hamn. För utsläpp av beständig mineralolja betyder det att 10 kap.

---

<sup>254</sup> 10 kap. 19 och 20 §§ miljöbalken.

<sup>255</sup> Prop. 1985/86:45 s. 31.

<sup>256</sup> 19 kap. 1 § p. 9 sjölagen.

sjölagen inte tillämpas överhuvudtaget. Osäkerhet råder dock om huruvida begränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen är tillämpliga eller inte om 32 kap. miljöbalken tillämpas. Bland annat i Norge finns en möjlighet att tillämpa globalbegränsningsreglerna även om föroreningslagen tillämpas. I föroreningslagen har man dock föreskrivit att denna ska vara subsidiär till annan speciallagstiftning, något som inte finns i 32 kap. miljöbalken. I enlighet med diskussionen ovan finns det enligt vår åsikt en hel del argument som talar för att 32 kap. ska tillämpas i sin helhet.

## 9. Slutsats

Fartyg omfattas inte av 32 kap. miljöbalken på grund av att de är en rörlig störningskälla. Vid lastning och lossning har dock fartygets karaktär av en rörlig störningskälla upphört och verksamheten har anknytning till en fastighet. Vi har kommit fram till att 32 kap. är tillämpligt om ett oljeutsläpp eller liknande sker vid lastning och lossning även om felet uppstår från fartygets sida. Huruvida man praktiskt ska tillämpa dessa regler är en annan fråga där svaret är beroende av vad situationen gäller.

Vad gäller oljeutsläppen så är de som vi har sett relativt detaljrikt reglerat på internationell nivå. Dessa regler styrs av ansvarighets- och fondkonventionen som Sverige har anslutit sig till och är bunden av. Rent teoretiskt är dock 32 kap. miljöbalken tillämpligt. På grund av att reglerna styrs av internationella konventioner är det i och för sig inte troligt att domstolarna kommer att tillämpa nationell lagstiftning, eller om det ens är önskvärt med en sådan tillämpning. Med tanke på den strävan som finns att nå internationell enhetlighet på området är det knappast önskvärt att splittra systemet genom att tillämpa nationella bestämmelser. Vi menar dock att reglerna måste utvecklas. Även om det givetvis är bra med strikt ansvar, kanalisering till ägaren och obligatorisk försäkring så finns det fortfarande möjlighet att begränsa ansvaret. En följd av det kan bli att skadelidande inte får tillräcklig ersättning. Vi instämmer i EU:s kritik att det är orimligt att även den som är grovt vårdslös ska få lov att begränsa sin skada, något som knappast verkar preventivt på fartygsägarens förfarande. Det är även en nackdel med den obligatoriska ansvarsförsäkringen, om konsekvenserna för ett utsläpp inte blir tillräckligt hårda kan det bidra till mindre försiktighet. EU:s lösning att straffbelägga olovliga utsläpp kan visserligen verka preventivt, men är till föga hjälp för den skadelidande. Med tanke på den kritik begränsningsreglerna fått utstå tillsammans med det



faktum att det idag inte synes finnas någon godtagbar grund till att ha dem kvar borde det internationella institutet överväga att avskaffa dem. På grund av den protektionism som sjörätten i allmänhet präglas av kan detta dock bli en svår uppgift men i vart fall borde man försöka hitta en lösning som på sikt fasar ut begränsningsreglerna.

Ur skadelidandes perspektiv är det inte heller rimligt att slumpen får avgöra vilken lagstiftning som ska tillämpas. Ligger felet i anordningar som tillhör hamnen så tillämpas 32 kap. miljöbalken men tillhör utrustningen fartyget så tillämpas sjölagen. På så sätt avgör rena tillfälligheter vilka regler som blir tillämpliga och därmed vilka skador som ersätts och till vilket belopp. Det är inte svårt att se orimligheten i att vems utrustning som är orsaken till utsläppet avgör vilket av de två helt skilda regelsystemen som ska tillämpas. Vid lastning och lossning kan som nämnts ovan, verksamheten mellan fartyget och mottagaren av lasten, svårligen skiljas åt.

Gällande konventioner för oljeutsläpp har tillkommit efter olyckor som inträffat ute på öppet hav, då en kollision eller liknande inträffat. Det mesta talar för att det är de här situationerna som man haft i åtanke då konventionerna skrivits. En lösning på problemet är att tillämpa de konventionsbaserade reglerna då fartyget är i rörelse, medan lastningen och lossningen ska regleras av nationella regler. Detta är något man i lagtexten hade kunnat klargöra genom en hänvisning i 32 kap. miljöbalken och ett tydliggörande i 10 kap. sjölagen. På så sätt slipper man osäkerhetsmomentet om vilka regler som ska tillämpas.

Om 32 kap. miljöbalken tillämpas vid lastning och lossning så försvinner antagligen fartygsägaren som ansvarssubjekt och istället blir redaren ansvarig som brukare, i de fall dessa är två olika personer. Detta går bättre hand i hand med förorenaren betalar-principen eftersom redaren är den som faktiskt har kontroll över fartyget. Det är också en lösning som bättre speglar det ansvar och de skyldigheter som finns.

Vad gäller regleringen av kemikalier, till vilka även icke beständiga mineraloljor hör, så har vi inga internationella konventioner som styr regleringen, i alla fall inte ännu. HNS-utredningens bedömning av gällande rätt är att regleringen är undermålig, framförallt eftersom utsläpp av kemikalier inte omfattas av strikt ansvar. Det är dock anmärkningsvärt att HNS-utredningen inte ens tar i beaktande de miljörättsliga ersättningsreglerna i 32 kap. miljöbalken. Istället talar man om skadeståndslagen som den lag som reglerar redarens

personliga ansvar jämte redarens principalansvar i 7 kap. 1 § sjölagen. Framförallt i förhållande till redarens personliga ansvar, men även i förhållande till dennes principalansvar finns det inga hinder att tillämpa 32 kap. miljöbalken. 32 kap. borde ses som en speciallagstiftning eftersom den mer explicit anger när ersättning utgår. 32 kap. är också bättre ur skadelidandes perspektiv särskilt med hänsyn till att ansvaret där är strikt. Visserligen har det diskuterats att strikt ansvar ändå föreligger enligt principen om strikt ansvar utan lagstöd. Detta är dock något som är långt ifrån säkert eftersom det inte finns några klara principer för när sådant ansvar inträder. Sverige har ingen tydlig utveckling på området och vi bedömer det som mycket osäkert varför till och med en kvalificerad gissning här blir svår att ge.

Som tidigare nämnts präglas sjörettens regler av internationella överenskommelser på global nivå medan miljöretten har ett nationellt ursprung. Sjöretten har gamla anor och bygger på traditioner som har rötter långt bak i tiden. Detta i kombination med dess internationella karaktär gör att det blir ett svårföränderligt område. Internationell reglering är till sin natur ett relativt svårt tillvägagångssätt att lagstifta om eftersom medlemsstaterna ofta sätter sina individuella önskemål i första hand och ibland har svårt att kompromissa. Därmed inte sagt att internationell reglering är dåligt, snarare tvärt om och i många fall är det en förutsättning för sjöfarten eftersom fartyg förflyttar sig över många statsgränser. Många av sjölagens bestämmelser, exempelvis möjligheten att begränsa sitt ansvar står dock i direkt konflikt med miljöbalkens bestämmelser om strikt ansvar för miljöskada, principen att förorenaren betalar och att skadelidande ska hamna i samma position som innan skadan. Ur miljösynpunkt är det därför önskvärt att istället tillämpa miljöbalken.

Frågan huruvida man vid tillämpning av 32 kap. miljöbalken ska tillämpa de allmänna begränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen är inte helt klar. Emellertid förespråkar vi att vid utsläpp av kemikalier vid lastning och lossning så ska 32 kap. miljöbalken tillämpas som en helhet. En sådan tillämpning åsidosätter sjölagens bestämmelser vid lastning och lossning men som nämnts ovan bör inte detta vara någon omöjlighet. Att därutöver tillämpa begränsningsreglerna går emot miljöbalkens syfte. I portalparagrafen till miljöbalken stadgas att reglerna i densamma ska tillämpas och tolkas i ljuset av principen om hållbar utveckling. Att en skadelidande inte får full kompensation på grund av att skadevållaren får lov att begränsa sin skada går inte ihop med den här principen. Detsamma gäller principen om förorenaren betalar. Som tidigare sagts går begränsningsreglerna också emot utvecklingen

som sker inom miljörätten. Även om begränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen utgår från när ansvar redan är fastslaget så tycker vi att 32 kap. miljöbalken borde kunna tillämpas som en helhet och att begränsningsreglerna bör hålla sig till skador som uppstår när fartyget är i drift. Något som tyder på detta är att miljörätten och sjörätten bygger på helt olika principer och att en tillämpning av begränsningsreglerna då 32 kap. miljöbalken är tillämplig helt går emot miljöbalkens syfte och den allmänna miljörättsliga utvecklingen. I 10 kap. miljöbalken finns en hänvisning till 9 kap. sjölagen medan 32 kap. är okommenterat i förhållande till sjölagen. Det tyder också på att om man hade velat använda sig av begränsningsreglerna så skulle man ha reglerat det i lagtexten.

Att kemikalieskador och skador orsakade av icke beständiga mineraloljor, som inträffar i samband med fartyg, inte omfattas av ett strikt ansvar är en brist i svensk lagstiftning. I rena olycksituationer där ingen varit vårdslös blir skadelidande den som får bära den slutliga kostnaden. Verksamhetsutövaren är den som utövar den farliga verksamheten och borde i enlighet med principen om förorenare betalar, bära risken. Skadelidande har dessutom mycket små möjligheter att förutse eller försäkra sig mot den här typen av risker vilket ytterligare talar för ett strikt ansvar i dessa situationer. Ett införlivande av HNS-konventionen, under förutsättning att den blir internationellt gällande, är förstås viktigt. Frågan är om det kommer att ske överhuvudtaget. På grund av kemikaliers komplexitet är det svårt att få en enhetlig reglering och det finns många olika åsikter om hur det ska gå till. Bara att bestämma vilka som ska bidra till HNS-fonden blir bekymmersamt eftersom kemikalier och andra farliga substanser inte är en homogen grupp som olja. Flera stater har de senaste åren funnit att HNS-konventionen medför åtskilliga problem som inte kan lösas i praktiken och därmed är den inte heller genomförbar. Internationella förhandlingar har inletts så att man snabbt kan komma till en lösning med en reviderad version. Om inte denna fråga löses inom en snar framtid så att det blir ett tillfredsställande skydd på ett internationellt plan kan tänkas att EU istället går sin egen väg och ålägger medlemsstaterna att införliva tillfredsställande och adekvata ersättningsregler.

En annan följd av att HNS-konventionen inte träder i kraft är att flertalet stater kommer att ha en undermålig reglering rörande utsläpp av kemikalier vad gäller den ersättningsrättsliga delen. Här kan EU komma att bli en drivande kraft. I dagsläget har EU bemyndigat sina medlemsstater att tillträda konventionen. Inom EU diskuteras frågan huruvida IMO:s regelverk ska ligga under EU:s kompetens. Oavsett vad resultatet av dessa diskussioner blir så

kan följden av att HNS-konventionen inte träder i kraft resultera i regionala regleringar inom EU. Därmed kan det internationella systemet splittras.

Sjörättens miljöbestämmelser regleras i en mängd olika konventioner till exempel atomansvarighetskonventionen, ansvarighetskonventionen, HNS-konventionen, bunkerkonventionen, begränsningskonventionen etcetera. Eftersom ansvaret regleras i olika konventioner leder till att ändamålsenliga lösningar inom miljörettens område hämmas. Konsekvensen av sjörättens internationella karaktär är att de regler som styr såväl preventiva som reparativa åtgärder inte är harmonierade med de miljömål varje kust- och hamnstat vill uppnå för sitt land och havsområde. I många fall blir det helt enkelt omöjligt att tillämpa de nationella miljömål som finns.

Miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling och att människors hälsa och miljön ska skyddas. 32 kap. miljöbalken har dessutom ett skadelidandeperspektiv genom att ha strikt ansvar utan undantag och begränsningar. Därutöver finns flera ansvarssubjekt och skadeståndsansvaret är solidariskt. Lastning och lossning är en verksamhet som borde omfattas av miljöbalkens regler eftersom det är en verksamhet som kan skada de mål om hållbar utveckling som miljöbalken syftar till att uppnå. Fördelen är att vi då får en enhetlig tillämpning vid sådana olyckor och skadelidande behöver inte bekymra sig om vems utrustning som orsakat skadan. Av de 16 miljökvalitetsmål<sup>257</sup> Sverige har satt upp, finns ett delmål som innebär att utsläpp av olja och kemikalier ska vara försumbara senast år 2010. Detta ska uppnås genom skärpt lagstiftning och övervakning.<sup>258</sup> Enligt vår mening medför en tillämpning av 32 kap. miljöbalken att syftet med detta miljömål på ett bättre sätt uppfylls. Det hör samman med tanken om att strikt ansvar utan undantagssituationer och utan möjlighet att begränsa ansvaret verkar preventivt.

Med tanke på att fartygstransporter är en internationell företeelse och ett fartyg kan passera många kontinenter och stater på sin väg är det givetvis en önskan att reglera dessa företeelser internationellt. Det är dock ett mycket tunggrott maskineri, många ska med på färden, och det är antagligen också anledningen till att utvecklingen går långsamt. Historien har bevisat att utveckling inom den marina miljöretten sker då utsläpp har orsakat stor skada, endast då har

---

<sup>257</sup> Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Se närmare [http://www.miljomal.nu/om\\_miljomalen/bakgrund.php](http://www.miljomal.nu/om_miljomalen/bakgrund.php) (2008-10-27).

<sup>258</sup> Prop. 2004/05:150 s. 139.

man insett allvaret och mött behovet av en förändring. När den internationella sjörätten inte kan möta de moderna behoven riskeras det internationella system som man lyckats bygga upp. Eftersom miljöretten bygger på helt andra värderingar som kommer från en annan tid kan det vara svårt att förena en bra miljörett med en effektiv sjörett.

Vår slutsats blir att så länge det inte finns ett fullgott skydd för utsläpp av andra farliga substanser än beständig mineralolja är 32 kap. ett givet val. Eftersom en enhetlig tillämpning är önskvärd borde samma sak gälla för utsläpp av beständig mineralolja vid lastning och lossning i hamn. Vi har argumenterat för att sjöfarten kan delas in i två faser, dels en framåtdrivande när fartyget är i rörelse, dels en när fartyget har upphört att vara en rörlig störningskälla. Miljöbalkens tillämpningsområde tar vid när arbetet med lastning och lossning har påbörjats, alternativt när fartyget ligger vid kaj. Eftersom konventionerna om oljeskydd har utvecklats i takt med fartygsolyckor till havs tyder detta på att de internationella regelverken är tillämpliga när fartyget är i rörelse varför vi anser oss kunna göra denna tolkning. Givetvis hade en fungerade internationell reglering varit önskvärt på grund av sjöfartens särart. I dagsläget verkar inte HNS-konventionen träda i kraft inom överskådlig framtid. Vad avser ansvarighetskonventionen och fondkonventionen fungerar de visserligen relativt väl men vi är ändå av den åsikten att begränsningsreglerna inte har någon bärighet idag. Just på grund av sjörettens konservativa förhållningssätt krävs en utveckling av de grundläggande principer och värderingar som ligger bakom regelverket. Med andra ord anser vi en tillämpning av 32 kap. miljöbalken på lastnings- och lossningssituationer vara möjlig, trots att sjölagen anses vara exklusiv.

# KÄLLFÖRTECKNING

## LITTERATUR

Bengtsson, Bertil, *Om grannelagsansvaret i dag*, Festskrift till Ulf K. Nordenson, Gotab AB, Stockholm 1999

Blom, Birgitta, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, Norstedts Gula Bibliotek, P A Norstedt & Söners Förlag Stockholm, Stockholm 1985

Bugge, Hans, Christian, *Forurensningsansvaret. Det økonomiske ansvaret for å forebygge, reparere og erstatte skade ved forurensning*, Tano Aschehoug, Oslo 1999

Chao, Wu, *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer Law International, 1996

De La Rue, Colin, Anderson, Charles B., *Shipping and the environment*, LLP Reference Publishing, 1998 London

Eriksson, Anders, *Rätten till skadestånd vid miljöskador*, Norstedts Juridik, Stockholm 1995

Falkanger, Thor, *Innfasningen av miljøskadeansvaret i sjøfarten – modeller for samspill og motstrid*, MarIus nr 195 (1993), Nordisk Institut for sjørett, Oslo 1993

Falkanger, Thor, *Sjøtransportøren og den norske forurensningsloven*, Festskrift till Kurt Grönfors, Norstedts Juridik, Göteborg 1991

Falkanger, Thor, Lasse, Bull, Brautaset, Hans, Jacob, *Scandinavian maritime law – the Norwegian perspective*, 2:e uppl., Universitetsforlaget, Oslo 2004

Forsman, Björn, *Oljan är lös – handbok i kommunalt oljeskydd*, Nordstedts tryckeri, Stockholm 1997 samt komplementet *Uppdaterad lagstiftning till boken "Oljan är lös" – januari 2006*

Dalbak, Camilla, *Farlig gods i havn. Tredjemanns rett til erstatning for skade voldt av farlig gods i havnen*, MarIus nr 286 (2002), Nordisk Institut for sjørett, Oslo 2002

Hellner, Jan, Johansson, Svante *Skadestandsrett*, 6:e uppl., Norstedts Juridik, Stockholm 2000

Hellner, Jan, Radetzki, Marcus, *Skadestandsrett*, 7:e uppl., Norstedts Juridik, Stockholm 2006

Le Couviour, Karine, *The HNS Convention : a new challenge for international maritime law*, Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook, Oslo 2000, (MarIus nr 258)

Larsson, Marie-Louise, *The law of environmental damage – liability and reparation*, Nordstedts Juridik AB, Stockholm 1999

Michanek, Gabriel, Zetterberg, Charlotta, *Den svenska miljörätten*, 2:e uppl., Iustus förlag, Uppsala 2008

Molitor, Edvard, *Miljöfarliga transporter till sjöss – kartläggning och riskanalys*, [http://www.w-program.nu/filer/exjobb/Edvard\\_Molitor.pdf](http://www.w-program.nu/filer/exjobb/Edvard_Molitor.pdf) (2008-10-06)

Rahm, Lars, *Förebyggande och skadebegrensande tiltak - Aktører og utgiftfordeling efter bæringsregler, skadestandsregler og forvaltningsrettslige regler*, MarIus nr 195 (1993), Nordisk Institut for sjørett, Oslo 1993

Sandvik, Björn, *Miljöskadeansvar – En skadestandsrettslig studie med særskild hensyn til ansvarsmotiv, miljøskadebegreppet og erstatning for skade på miljøen*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2002.

Sundet, Tone, *Ansvar for forurensningsskade voldt av gods i havneområder*, MarIus nr 268 (2000), Nordisk Institut for sjørett, Oslo 2000

Slettemoen, Aud, *Forurensningsansvaret ved utslipp fra skip*, MarIus nr 181, Nordisk Institut for sjørett, Oslo 1991

Vinding Kruse, Anders, *Nye ansvarsregler og deras betydning for miljø- og andre skader, navling søolskader*, MarIus nr 195 (1993), Nordisk Institut for sjørett, Oslo 1993

Wetterstein, Peter, *Det offentligas skadestandsansvar – særskilt med hänsyn till sjöfartförhållanden*, MarIus nr 253 (1999), Nordisk Institut for sjørett, Oslo 1999

Wetterstein, Peter, *Environmental impairment liability after the Erika and prestige accidents*, Volume 46, Scandinavian studies in law, Maritime & Transport Law, Bar associations 2004

Wetterstein, Peter, *Redarens miljöskadeansvar*, Åbo akademis förlag, Åbo 2004

## **OFFENTLIGT TRYCK**

### **Svenskt offentligt tryck**

Prop. 1969:28 *Proposition med förslag till miljöskyddslag m.m.*

Prop. 1973:140 *Proposition med förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss, m.m.*

Prop. 1985/86:83 *Om ersättning för miljöskador*

Prop. 1997/98:45 *Miljöbalk*

Prop. 2006/07:95 *Ett utvidgat miljöansvar*

SOU 1983:7 *Ersättning för miljöskador*

SOU 1990:15 *Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss*

SOU 1998:158 *Att komma åt oljeutsläppen*

SOU 2006:92 *Skadestandsansvar vid sjötransport av farligt gods*



SOU 2007:46 *Utredningen om ansvarsfrågan ved odling av genmodifiserte grødder*

NJA II 1891 s. 19

### **Norskt offentlig tryck**

Ot.prp. nr. 33 (1988-89)

NOU 1973:46 *Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip*

NOU 1982:19 *Generelle lovregler om erstatning for forurensningsskade*

NOU 2002:15 *Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker*

NOU 2004:21 *Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods*

### **RÄTTSFALL**

#### **NJA**

NJA 1928 s. 316

NJA 1977 s. 424

NJA 1991 s. 720

NJA 1997 s. 468

NJA 1999 s. 385

NJA 2000 s. 737

NJA 2001 s. 368

NJA 2003 s. 384

NJA 2007 s. 663

## **RFS**

RFS 1992:2 Serie A, s. 186 (1992:44).

## **ND**

ND 1973.343

ND 1996.73

## **EG-domstolen**

Mål C-188/07 Commune de Mesquer mot Total France SA och Total International Ltd

## **INTERNET**

[http://www.danmarksrederiforening.dk/nyheder/nyhed\\_552.html](http://www.danmarksrederiforening.dk/nyheder/nyhed_552.html) (2008-10-22)

[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=661](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=661) (2008-09-08)

[http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=256&doc\\_id=665](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=665) (2008-09-08)

[http://www.imo.org/includes/blast\\_bindoc.asp?doc\\_id=434&format=PDF](http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=434&format=PDF) (2008-09-05)

<http://www.lawofthesea.co.uk/publications/Erika.pdf> (2008-10-22)

[http://www.miljomal.nu/om\\_miljomalen/bakgrund.php](http://www.miljomal.nu/om_miljomalen/bakgrund.php) (2008-10-27)

<http://www.regeringen.se/sb/d/7914/nocache/true/a/72012/dictionary/true> (2008-09-08)

<http://www.skuld.com/templates/Page.aspx?id=2385> (2008-09-08)

<http://www.spi.se/fprw/files/Handlingsprogram%20enl%20Seveso%202.pdf> (2008-09-11)

## Övrigt

### Elektroniska skrifter

IOPC Claims Manual, finns tillgänglig på <http://www.iopcfund.org/npdf/claimsman-en.pdf>

Karnov - lagkommentar på Internet – <http://westlaw.se>

Norstedts – lagkommentar på Internet - <http://zeteo.nj.se>

*Oljeskadeskyddet utmed de svenska kusterna och i de stora insjöarna inför 2010*, utarbetad i samarbete med Räddningsverket, Kustbevakningen, Kommunförbundet, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, IVL Svenska Miljöinstitutet AB och Ardea Miljö AB, finns tillgänglig på <http://www.srv.se/Shopping/pdf/20028.pdf>

*Räddningstjänst – fartyg*, skrift från Räddningsverket, finns tillgänglig på <http://www.srv.se/Shopping/pdf/15925.pdf>

### EG-rättsliga dokument

KOM(2000)802 slutlig

KOM (2002)0313 slutlig

## Övrigt

IOPC Fund Annual Report 2001

Kontakt med Kenneth Hedström och Gunnar Persson på Kustbevakningen.

Kontakt med Uffe Lind Rasmussen i den danska redarföreningen

Naturvårdsverkets Allmänna Råd 93:7, *Oljehamnar och oljedepåer*