

# HÖGSTA DOMSTOLENS BESLUT

Mål nr

meddelat i Stockholm den 11 maj 2004

Ö 4158-02

## KLAGANDE

Capri Marine Limited, c/o Starlady Marine Limited, 61-65 Filonos street,  
18535 PIREAUS, Grekland

Ombud: advokaten JS

## MOTPART

Riksåklagaren

## SAKEN

Rättegångshinder

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätt, avd. 5, beslut den 17 oktober 2002 i mål Ö 7759-02

---

## HÖGSTA DOMSTOLENS AVGÖRANDE

Högsta domstolen lämnar överklagandet utan bifall.

Det ankommer på tingsrätten att i samband med målet efter dess återupptagande ta ställning till frågan om ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

#### YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Capri Marine Limited har yrkat att Högsta domstolen skall upphäva Kustbevakningens, regionledning ost, beslut den 26 mars 2001 att påföra Capri Marine Limited vattenföroreningsavgift.

Riksåklagaren har bestritt yrkandet.

Capri Marine Limited har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

#### SKÄL

Kustbevakningen har påfört rederiet Capri Marine Limited, Grekland, vattenföroreningsavgift för ett påstått utsläpp av olja i Sveriges ekonomiska zon. Utsläppet har enligt Kustbevakningen skett i september 2000 från fartyget Alambra, som ägs av rederiet och förs under utländsk flagg.

Rederiet har, såvitt nu är aktuellt, yrkat att Kustbevakningens beslut skall undanröjas eftersom det inte föreligger svensk domsrätt. Rederiet har anfört att jurisdiktionen över främmande fartyg i den ekonomiska zonen primärt tillkommer flaggstaten. För att kuststaten skall få domsrätt måste flaggstatens jurisdiktion brytas. Enligt rederiet kan det ske endast genom att kuststaten ingriper i enlighet med bestämmelserna i artikel 220 i FN:s havsrättskonvention mot fartyget medan det befinner sig i den ekonomiska zonen. Rederiet har vidare anfört att ett åläggande att betala vattenföroreningsavgift är ett sådant rättsligt

förfarande som får inledas endast under vissa i havsrättskonventionen, artikel 220.6, närmare angivna förutsättningar.

Frågan i Högsta domstolen är om svensk domsrätt saknas på den av rederiet anförda grunden.

Möjlighet att ta ut en administrativ avgift, vattenföroreningsavgift, för utsläpp av olja inom Sveriges sjöterritorium och visst område utanför detta infördes år 1984. Bestämmelserna intogs i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Avgift får föreskrivas endast om utsläppet inte är obetydligt. Avgiften tas ut av fartygets redare eller ägare och gäller såväl svenska som utländska fartyg. Ansvaret är strikt. Utformningen av avgiften skedde med beaktande av de internationella överenskommelser, bl.a. 1973 års internationella havsföroreningskonvention i dess år 1978 ändrade lydelse (MARPOL 73/78), som Sverige anslutit sig till (se prop. 1982/83:87 s. 14).

Sverige inrättade en ekonomisk zon genom lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon, som trädde i kraft den 1 januari 1993. Möjligheten att inrätta ekonomisk zon vilar på havsrättskonventionen. Den ekonomiska zonen ingår inte i Sveriges sjöterritorium, vilket framgår av 1 § nämnda lag, jfr artikel 55 i havsrättskonventionen. Zonen är inte heller att jämföras med det fria havet. Syftet med en ekonomisk zon är bl.a. att utsträcka en stats jurisdiktion avseende skyddet för den marina miljön. Kuststaten har enligt konventionen (artikel 56) både rätt och skyldighet att vidta åtgärder för att skydda havsmiljön i den ekonomiska zonen. Med hänvisning härtill utvidgades möjligheterna att ta ut vattenföroreningsavgift till den ekonomiska zonen. I samband därmed infördes också regler om inspektion av utländska fartyg i den ekonomiska zonen från vilka utsläpp skett eller kunde misstänkas och om säkrande av bevisning i sådana fall (se 6 kap. 2 a § och 8 kap. 6 § vattenföroreningslagen). Som grund för

bestämmelserna hänvisades till artikel 220 i havsrättskonventionen (prop. 1992/93:54 s. 59 f).

Havsrättskonventionen ratificerades år 1996 efter förslag i proposition 1995/96:140. I samband därmed gjordes vissa mindre ändringar i vattenföroreningslagen i syfte att bringa denna i överensstämmelse med konventionens krav. Bestämmelserna om ingripande mot utländska fartyg i den ekonomiska zonen bibehölls dock i huvudsak oförändrade. Därefter har en översyn gjorts också av dessa bestämmelser. De lagändringar som gjorts till följd härav har trätt i kraft den 1 februari 2002 (se prop 2000/01:139).

Möjligheterna att straffrättsligt beivra brott begångna på ett utländskt fartyg som framförs i den ekonomiska zonen är begränsade. Före den 1 februari 2002 gällde enligt lagen (1996:517) om begränsning av tillämpningen av svensk lag vad gäller vissa brott begångna på utländska fartyg, jämförd med 2 kap. 2 § brottsbalken, att svensk domsrätt saknades för brott begångna på utländska fartyg i den ekonomiska zonen. Den 1 februari 2002 utvidgades domsrätten till att omfatta även sådana brott med vissa begränsningar som motiverats av bestämmelserna i havsrättskonventionen (se 10 kap. 10 – 11 §§ vattenföroreningslagen).

Vattenföroreningslagen innehåller inga uttryckliga domsrätsregler avseende uttag av vattenföroreningsavgift. Det står dock klart att begränsningarna vad avser straffrättsliga ingripanden inte varit avsedda att tillämpas på den i administrativ ordning uttagna vattenföroreningsavgiften. Vid införandet av dessa domsrätsbegränsningar sades uttryckligen att dessa inte medförde att Sverige skulle vara förhindrat att ingripa med andra medel än rent straffrättsliga. Bestämmelserna i

2 kap. brottsbalken är således inte tillämpliga vid uttagande av vattenföroreningsavgift (se prop. 1995/96:140 s. 164; uttalanden av samma innebörd förekommer i förarbetena till reglerna om vattenföroreningsavgift, prop. 1982/83:87 s. 32). Utgångspunkten i lagstiftningsarbetet har alltså varit att avgiftsbestämmelserna i vattenföroreningslagen skall kunna tillämpas fullt ut på utsläpp även från utländska fartyg som passerar i den ekonomiska zonen.

Det är också tydligt att bestämmelserna om ingripande för inspektion och säkrande av bevisning i den lydelse de erhållit i vattenföroreningslagen primärt har till syfte endast att reglera under vilka förutsättningar tvångsåtgärder får vidtas mot fartyg i den ekonomiska zonen. Den omständigheten att avgiften riktas mot den som är fartygets ägare eller redare och inte mot den som gjort utsläppet, talar också för att det för uttagandet av avgiften saknar betydelse huruvida ingripande skett innan fartyget lämnat den svenska ekonomiska zonen. Någon bäring på domsrätten som sådan har således inte dessa bestämmelser.

Det sagda innebär att någon sådan begränsning i den svenska domsrätten som klaganden hävdar inte kommer till uttryck i vattenföroreningslagen. Det utesluter dock inte att inskränkningar i domsrätten ändå kan gälla till följd av folkrättsliga förhållanden.

Bestämmelserna i vattenföroreningslagen vilar på folkrättslig grund. Sverige är anslutet till havsrättskonventionen, vars bestämmelser införlivats i svensk rätt genom transformation. Regleringen i havsrättskonventionen har i betydande avseenden utvecklats till folkrättslig sedvanerätt och gäller i dessa avseenden således generellt, även mellan icke traktatbundna parter.

Enligt den dualistiska principen, så som Sverige tillämpar den, får visserligen

som huvudregel folkrättsliga åtaganden inte tillämpas direkt av svenska rättsliga myndigheter om de inte är införlivade i svensk rätt. Om en diskrepans mellan svensk rätt och en av Sverige tillträdd traktat uppkommer, anses den svenska regeln ha företräde. Av allmänna principer följer dock att svensk lag skall tolkas i belysning av våra folkrättsliga åtaganden. Har införlivning skett skall presumeras att den svenska lagstiftningen står i överensstämmelse med det internationella åtagandet. Om det finns ett tolkningsutrymme skall således utgångspunkten vara att den svenska regeln står i överensstämmelse med innebörden av det internationella åtagandet.

Härtill kommer att, enligt 1 kap. 5 § andra stycket vattenföroreningslagen, sådana begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser skall beaktas vid tillämpningen av lagen. Även om denna bestämmelse införts efter den händelse som målet angår får den anses vara tillämplig vid den prövning som nu skall göras.

Reglerna i konventionen avseende kuststatens jurisdiktion i den ekonomiska zonen tillhör de mest komplexa och diskuterade. Reglerna bygger i nu aktuellt avseende på en balans och en kompromiss mellan flaggstatens rätt till oskadlig genomfart och kuststatens rätt att upprätthålla miljöskyddet i den ekonomiska zonen. Konventionen ger i dessa avseenden relativt stort utrymme för olika tolkningar och har också tolkats olika i olika stater. (Se t. ex. Churchill m. fl., *The Law of the sea*, 1999, s. 344 ff. och Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-source Pollution*, 1998, s. 361 ff., med hänvisningar, samt angående den svenska tolkningen, Mahmoudi, *Sweden's Economic Zone Act*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, nr 4, 1993, s. 524.)

Bestämmelser om jurisdiktion i förhållande till skydd och bevarande av den

marina miljön inom den ekonomiska zonen finns i artikel 56 samt i del XII (artiklarna 192 – 237) i konventionen. Bestämmelserna i artiklarna 211, 217, 218, 220 och 228 är av särskild betydelse då det gäller ingripande vid och beivrande av oljeutsläpp.

Att det föreligger en rätt att införa förbud mot oljeutsläpp i den ekonomiska zonen får anses följa av artiklarna 56 och 211.5 samt bestämmelserna om utsläpp i MARPOL 73/78. Av det förhållandet att legislativ jurisdiktion föreligger följer dock inte utan vidare att domsrätten har samma omfattning. Till ledning för prövning av denna fråga bör också övriga relevanta bestämmelser i konventionen beaktas.

Det åligger i princip flaggstaten att, i enlighet med artikel 217.4, påbörja utredning och, när så är lämpligt, inleda rättsligt förfarande (eng: institute proceedings, fra: intenter une action) avseende överträdelser begångna av dess fartyg, oavsett var överträdelsen ägt rum. Regler vilka ger kuststater möjlighet att ingripa finns, som ovan nämnts, i artikel 220.

Föreskrifterna i artikel 220 ger kuststatens myndigheter rätt bl.a. att under vissa förutsättningar företa fysisk inspektion av utländska fartyg och inleda rättsligt förfarande, däri inbegripet kvarhållande av fartyget, i enlighet med statens lagar. Förutsättningarna är delvis olika beroende på om åtgärden vidtas när ett fartyg befinner sig i hamn, i territorialhavet eller i den ekonomiska zonen. För ingripande i den ekonomiska zonen fordras i princip att utsläppet förorsakat eller kunnat förorsaka betydande miljöskada (artikel 220.5 och 6). Bestämmelserna skall ses i belysning av den principiella rätten till fri sjöfart. Begreppet ”inleda rättsligt förfarande” är visserligen inte helt klart men får i detta sammanhang

antas syfta främst på rätten att inom den ekonomiska zonen inleda förfaranden som innefattar tvångsmedel mot fartyget. Bestämmelserna ger således rätt för kuststater att vidta tvångsåtgärder trots de inskränkningar som i allmänhet gäller avseende ingripanden mot andra länders fartyg som navigerar i ett lands territorialhav eller ekonomiska zon. Bestämmelserna kan således inte antas innebära någon uttömmande domsrättsreglering; de siktar uppenbarligen på rätten att vidta åtgärder för utredning och säkrande av bevisning. De kan heller inte, som klaganden hävdade i målet, förstås så att en kuststats domsrätt över överträdelser i dess ekonomiska zon skulle vara beroende av att sådana tvångsåtgärder vidtagits. Det ligger i sakens natur att förutsättningar för sådana åtgärder ofta saknas, t.ex. på grund av att upptäckten av ett utsläpp inte sker förrän ett fartyg lämnat zonen. I samma riktning talar den utveckling av hamnstatsjurisdiktionen som skett genom havsrättskonventionen, vars artikel 218 ger hamnstaten rätt att inleda förfarande avseende ett utsläpp utanför dess eget territorialvatten eller dess egen ekonomiska zon, särskilt som hamnstatsjurisdiktionen enligt ett uttryckligt stadgande i artikel 218.4 är subsidiär till kuststatens när överträdelsern ägt rum inom kuststatens ekonomiska zon.

Konventionstexten kan heller inte tolkas så att den omständigheten att flaggstatens jurisdiktion enligt artikel 228 under vissa förutsättningar ges företräde, utesluter att kuststaten beivrar en överträdelse i sin ekonomiska zon efter det att fartyget lämnat zonen, när praktiska förutsättningar för detta föreligger. Tvärtom synes regleringen i konventionen förutsätta att parallella utredningar angående en misstänkt överträdelse kan förekomma och att kuststaten tämligen lång tid efter en överträdelse kan inskrida med sanktioner. Att ett avgörande kan vara svårt att verkställa om inte verkställigheten säkrats genom någon tvångsåtgärd före det att fartyget lämnat det område som omfattas av kuststatens jurisdiktion enligt artikel 220 påverkar inte denna bedömning.



Av det sagda följer att det inte står i strid mot folkrätten att tillämpa avgiftsbestämmelserna i vattenföreningenslagen på utsläpp från utländska fartyg i den ekonomiska zonen, även om något ingripande i zonen inte skett. Svensk domsrätt har således inte, på det sätt klaganden gjort gällande, saknats för påförande av vattenföreningensavgift. Överklagandet skall därför avslås.

Vid denna utgång bör det ankomma på tingsrätten att efter det att målet återupptagits ta ställning till frågan om ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

---

---

---

I avgörandet har deltagit: justitieråden Lennander, Victor, Blomstrand, Lindeblad och Wersäll (referent)

Föredragande revisionssekreterare: Bergkvist