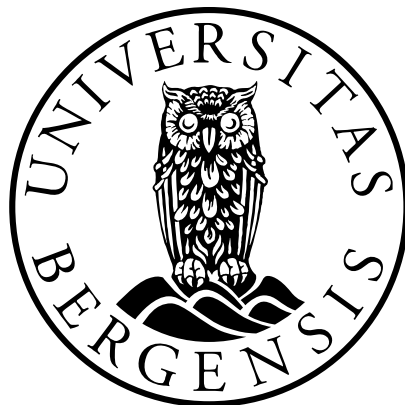


Rekkevidden av straffansvaret ved resirkulering av skip

*Med særlig fokus på gjerningsbeskrivelse,
jurisdiksjon, aktuelle ansvarssubjekter og
lovskravet*

Kandidatnummer: 32

Antall ord: 14 988



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. mai 2019

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	4
1.1 Oppgavens tema og problemstilling	4
1.2 Bakgrunn og problematikk	5
1.3 Aktualitet.....	7
1.4 Systematisering og avgrensning	8
2. Metode og kildebruk	9
3. Gjerningsbeskrivelsen – en gjennomgang av aktuelt regelverk for resirkulering av skip	12
3.1 Oversikt.....	12
3.2 Straffeloven § 240 om alvorlig miljøkriminalitet	13
3.3 Skillet mellom administrative sanksjoner og strafferettslige sanksjoner	14
3.4 Avfallsregelverket - forbud mot grensekryssende forsendelser av avfall	15
3.4.1 Bakgrunn og formål	15
3.4.2 Virkeområde.....	16
3.4.3 Hvilke krav avfallsregelverket oppstiller	18
3.4.4 Regulering av straffansvar og straffehjemmel.....	22
3.5 Skipsgjenvinningsregelverket – forbud mot uforsvarlig og miljøfarlig gjenvinning av skip.....	24
3.5.1 Bakgrunn og formål	24
3.5.2 Virkeområde.....	25
3.5.3 Hvilke krav skipsgjenvinningsregelverket oppstiller.....	26
3.5.4 Regulering av straffansvar og straffehjemmel.....	28
4. Jurisdiksjon – straffelovgivningens geografiske rekkevidde	33
5. Aktuelle ansvarssubjekter - hvor langt strekker straffansvaret seg?	35
5.1 Innledning	35
5.2 Personlig straffansvar.....	35
5.3 Foretaksansvar.....	36
5.3.1 Generelt om foretaksstraff.....	36
5.3.2 Nærmere om tilknytningskravet	37
5.4 Medvirkningsansvar.....	40
5.4.1 Innledning	40
5.4.2 Generelt om medvirkningsansvaret etter strl. § 15	40
5.4.3 Fysisk medvirkning	42
5.4.4 Psykisk medvirkning.....	43
6. Lovskravet.....	45
6.1 Innledning	45
6.2 Generelt om lovskravet i Grl. § 96 og EMK art. 7	45
6.3 Finnes det tilstrekkelig klar lovhjemmel for et straffansvar ved brudd på det spesialiserte regelverket for resirkulering av skip?	48
6.3.1 Innledning	48
6.3.2 Er lovskravet til hinder for at gjerningsbeskrivelsen finnes i forordning?.....	48
6.3.3 Finnes et tilstrekkelig klart skyldkrav?	49
6.3.4 Finnes en tilstrekkelig klar straffetrussel? Aktuelle straffereaksjoner og strafferamme	50
6.3.5 Konsekvensen av at lovskravet ikke er oppfylt	52
7. Avsluttende refleksjoner - smutthull i regelverket.....	53
8. Kilderegister	54

1. Innledning

1.1 Oppgavens tema og problemstilling

Temaet for denne avhandlingen er straffansvaret ved resirkulering av skip i norsk rett. Hovedformålet er å redegjøre for rekkevidden av dette ansvaret, ved å se nærmere på gjerningsbeskrivelse, jurisdiksjon, aktuelle ansvarssubjekter og hvorvidt lovskravet i Grunnloven § 96 er oppfylt.

Resirkulering av skip har tradisjonelt skjedd ved såkalt beaching.¹ Dette er en metode for å resirkulere et utrangert skip, hvor skipet kjøres opp på en strand uten særskilte innretninger og demonteres manuelt av lokale arbeidere. Det finnes ingen offisiell legaldefinisjon, men Norges Rederiforbund har definert beaching som ”*resirkulering av skip der det ikke anvendes faste arrangementer for oppsamling og håndtering av farlig og forurensende avfall.*”² Definisjonen anses som dekkende og formålstjenlig, og vil legges til grunn når beaching benyttes som begrep i oppgaven.

Det er hovedsakelig økonomiske årsaker til at beaching har blitt en svært utbredt metode for resirkulering av skip. Beaching innebærer minimale kostnader for en skipseier, mens gjenvinnbare materialer som stål, jern, aluminium og plast utgjør en betydelig økonomisk ressurs. Skipseieren oppnår derfor en positiv bunnlinjeeffekt ved å velge denne metoden, fremfor andre metoder for resirkulering av skip.

Beaching har imidlertid vist seg å ha en rekke problematiske sider både for miljø og arbeidere, og det er i dag utviklet et omfattende regelverk som har til formål å forhindre dette. Regelverket oppstiller likevel ikke noe uttrykkelig forbud mot beaching. Dette har sammenheng med at det er store variasjoner i metodene som anvendes - fra den mest problematiske metoden helt uten innretninger for oppsamling av farlig avfall og hvor arbeiderne bruker minimalt med verneutstyr, til bruk av høyteknologiske verft med strenge krav til sikkerhet. Fremfor å forby beaching, oppstiller regelverket heller spesifikke krav til håndtering av avfall, og krav til rederier og verft som skipet skal resirkuleres ved. Disse

¹ Begrepet ”beaching” er innarbeidet internasjonalt, og i mangel av en dekkende norsk oversettelse vil det engelske begrepet brukes videre i oppgaven.

² Henriksen (2015)

kravene vil gjennomgå, for å fastlegge rekkevidden av straffansvaret ved overtredelser. Som gjennomgangen vil vise, er det også i noen grad uklart hvor en finner lovhjemmelen for et straffansvar, særlig i relasjon til skipsgjenvinningsregelverket.³

Når det gjelder begrepsbruk, vil begreper som opphugging og skraping bli brukt som synonymmer med beaching. Resirkulering eller gjenvinning vil derimot brukes mer generelt om prosessen ved kondemnering av et skip, og kan omfatte både aksepterte og straffbare metoder for resirkulering.

Innledningsvis er det nødvendig å gi en innføring i hvorfor beaching er problematisk.

1.2 Bakgrunn og problematikk

Et skip har normalt en levetid på 20-25 år, før det blir ulønnsomt å drifte skipet videre.⁴ Dette kan både skyldes redusert effektivitet, økt slitasje eller kostbare reparasjoner. Når et skip er utrangert,⁵ resirkuleres vanligvis skipet. Store deler av et skip kan gjenvinnes, og særlig stålet utgjør en betydelig ressurs.⁶ Resirkulering av skip er således både miljømessig og samfunnsøkonomisk ønskelig.

Når et skips levetid er slutt, har det altså vært vanlig praksis i bransjen å sende skipet til beaching. Dette gjøres normalt ved at skipet selges til et mellomledd, en såkalt cash-buyer,⁷ som deretter foretar selve beachingen. Ofte gjøres dette med kontraktsklausuler om navneendring, at skipet skal males om og at det flagges til en annen stat, for å skjule skipets identitet og tilknytning til det tidligere rederiet.⁸

Beachingen skjer typisk ved strender i Bangladesh, Pakistan og India. Disse lavkostlandene står for rundt 90 % av skipsopphuggingsindustrien i verden,⁹ og det store flertallet av

³ Se punkt 3.5.4

⁴ Henriksen (2015)

⁵ Med utrangert menes utslitt og skrapingsklart.

⁶ Sarraf mfl. (2010) s. 9

⁷ Begrepet kan oversettes til ”kontantkjøper” på norsk. Ettersom det engelske begrepet er innarbeidet, vil likevel ”cash-buyer” anvendes.

⁸ F.eks. Klevstrand (27. januar 2019)

⁹ NGO Shipbreaking Platform (30. januar 2019)

opphuggingsstedene i disse landene bruker beaching som metode for resirkulering av skip.¹⁰ Stålet fra skipsopphuggingen utgjør en vesentlig del av deres tilgang på stål som råmateriale.¹¹

Det hugges mellom 800 og 1000 skip hvert eneste år,¹² et tall som er forventet å stige vesentlig de neste årene på grunn av stadig raskere utvikling av ny teknologi, samt strengere miljømessige krav til fartøy.

Det problematiske med beachingen er altså at farlig og forurensende avfall ikke håndteres og oppsamles på en tilstrekkelig forsvarlig måte. Dette gjør at det ytre miljø utsettes for store skader, blant annet ved at asbest, ozonnedbrytende stoffer mv.¹³ skylles ut i havet fra land og dermed påvirker det marine miljøet.¹⁴

I tillegg til miljømessig påvirkning, er det en gjenganger på de mest kjente huggestedene at det ikke tas tilstrekkelig hensyn til helse, miljø og sikkerhet for arbeiderne. Årlig forekommer en rekke dødsfall og skader i forbindelse med skipsopphugging – siden 2009 er det rapportert om 314 dødsfall og 219 skader i forbindelse med beaching.¹⁵ Mørketallene antas å være store.

Tidlig på 2000-tallet fikk verden øynene opp for det betydelige problemet med beaching av skip. I forlengelsen startet prosessen med å få på plass et internasjonalt regelverk for å forhindre denne prosedyren, og sikre at skip heller resirkuleres ved godkjente gjenvinningsanlegg med tilfredsstillende beskyttelse av helse, miljø og sikkerhet.

Som ledd i effektiviseringen av regelverket, er det forsøkt etablert håndhevingsmekanismer. En gjennomgang av hvilke krav til sanksjonering de ulike regelverkene oppstiller, vil foretas i del 3.

¹⁰ Grieg Green (u.å)

¹¹ Sarraf mfl. (2010) s. 16

¹² Go Shipping & Management Inc (2019) og European Maritime Safety Agency (u.å)

¹³ Skipsgjenvinningsforordningens vedlegg 1, liste over farlige materialer

¹⁴ International Labour Organization (u.å.)

¹⁵ NGO Shipbreaking Platform (u.å.(a))

1.3 Aktualitet

Straffansvaret ved resirkulering av skip har de siste årene blitt hyppig diskutert i norske og internasjonale medier.

Debatten i norske medier startet etter at skipet Tide Carrier/Harrier i 2017 ble holdt igjen av norske myndigheter for mistanke om planlagt beaching av skipet i Pakistan.¹⁶ Høsten 2018 ble det kjent at Økokrim hadde siktet en rekke aktører i forbindelse med saken, i Norges første straffesak om beaching.¹⁷ Siktelsene gjelder forsøk på ulovlig avfallseksport, eller medvirkning til forsøk på dette. Saken er p.t. under etterforskning, og det er følgelig uklart hva utfallet av påtaleavgjørelsen blir.

I august 2018 ble det også kjent at det Herbjørn Hansson-styrte rederiet Nordic American Tankers beachet åtte skip i Chittagong i Bangladesh.¹⁸ I januar 2019 kom opplysninger om at ytterligere to skip fra rederiet ble beachet samme sted.¹⁹ Det er p.t. ikke kjent om saken vil få strafferettslige konsekvenser i Norge.²⁰ Investorer som KLP har imidlertid svartelistet rederiet i ettertid av avsløringene.²¹

Internasjonalt har Seatrade-saken fra Nederland fått stor oppmerksomhet.²² Et rederi ble her for første gang domfelt for beaching av fire skip i India, Bangladesh og Tyrkia, med hjemmel i EU-forordning 1013/2006 (grensekryssforordningen). De fire skipene skulle i utgangspunktet skrapes i India, en avgjørelse som ble tatt allerede da skipene forlot havn i henholdsvis Rotterdam og Hamburg. Dette medførte at skipene ble ansett som ulovlig eksportert avfall, til tross for at skipene fremdeles var både sjødyktige, sertifiserte, forsikrede og operasjonelle. Grensekryssforordningen gjelder i hele EU/EØS, og dommen kan følgelig bli sentral for å utlede rammen for straffansvaret også i norsk rett.²³

¹⁶ Eide Kjæraas (2018)

¹⁷ Klevstrand og Randen (10. august 2018) og Klevstrand (17. august 2018)

¹⁸ Randen og Kvale (5. oktober 2018)

¹⁹ Klevstrand (27. januar 2019)

²⁰ Se punkt 3.5.2 om hvorfor rederiet ikke kan straffesanksjoneres for overtredelser av skipsgjenvinningsregelverket, og del 4 for en redegjørelse av straffelovgivningens geografiske rekkevidde.

²¹ Klevstrand (27. januar 2019)

²² The District Court of Rotterdam, saksnr. 10/994550-15

²³ Se del 2 om dommens rettskildemessige vekt

Disse sakene vil brukes som eksempler underveis, for å klargjøre rekkevidden av straffansvaret i norsk rett.

I etterkant av disse sakene har man sett en økende tendens til at aktører i bransjen, som banker, investorer og advokater, stiller stadig større krav til forsvarlig resirkulering av skip.²⁴ Betydningen av dette kommer vi tilbake til i del 7.

1.4 Systematisering og avgrensning

Avhandlingen vil ta utgangspunkt i systematiseringen av straffansvaret i norsk rett slik det fremgår av Gröning, Husabø og Jacobsen i Frihet, forbrytelse og straff fra 2016.²⁵

Straffansvaret deles her inn i fire vilkår; den kriminaliserte gjerning, rettferdiggjøringsgrunner, unnskyldningsgrunner og andre grenser for straffansvar. Fokuset vil likevel ligge på den kriminaliserte gjerning. Dette i motsetning til den tradisjonelle systematiseringen, hvor det skilles mellom objektive og subjektive vilkår for straffansvar.²⁶

Oppgaven reiser en rekke tilgrensende problemstillinger som det av praktiske hensyn må avgrenses mot. Dette gjelder bl.a. forsøksansvar og unnlatesansvar. Det avgrenses også mot en behandling av sivilrettslige krav tilknyttet skadefølger som beaching kan forårsake, som erstatningskrav for person- eller miljøskade.

Oppgaven vil særlig fokusere på de krav som stilles til rederier og tilknyttede subjekter. Krav som stilles på landsiden, til eksempelvis gjenvinningsanlegg, vil kun behandles i den grad det anses nødvendig for helheten i oppgaven.

²⁴ Klevstrand (19. februar 2019)

²⁵ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016)

²⁶ Slik det bl.a. fremgår av motivene til straffeloven av 2005 i NOU 1992:23

2. Metode og kildebruk

Resirkulering av skip er underlagt et omfattende regelverk på tre nivå.

På folkerettslig nivå foreligger to sentrale konvensjoner; Hong Kong-konvensjonen av 2009 og Basel-konvensjonen av 1989. På EU/EØS-nivå foreligger det to forordninger; EU-forordning nr. 1013/2006 om grensekryssende forsendelser av avfall og EU-forordning nr. 1257/2013 om gjenvinning av skip. På nasjonalt nivå foreligger to forskrifter; forskrift om gjenvinning og behandling av avfall fra 2004 og forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger fra 2018. Forskriftene har igjen hjemmel i forurensningsloven av 1981 og skipssikkerhetsloven av 2007. Også straffeloven av 2005 § 240 innehar en aktuell straffehjemmel ved resirkulering av skip.

Rettskildebildet fordrer følgelig at en må anvende juridisk metode både for nasjonal rett, EU/EØS-rett og folkerett.

Ved tolkning av nasjonal rett vil alminnelig juridisk metode legges til grunn, med det metodiske særpreget som gjør seg gjeldende på strafferettens område. I den forbindelse står særlig legalitetsprinsippet og lovskravet sentralt, jf. Grunnloven §§ 113 og 96. Dette behandles mer inngående i del 6.

Det norske regelverket for resirkulering av skip har EØS-opprinnelse, og er inkorporert i norsk rett gjennom forskrift. Ved tolkning av EØS-rettsakter gjelder prinsippet om EØS-konform tolkning, jf. EFTA-domstolen i sakene E-9/97 Sveinbjörnsdottir og E-4/01 Karlsson. Rettsanvenderen må da ”apply the interpretative methods recognised by national law as far as possible in order to achieve the result sought by the relevant EEA rule”, jf. sak E-1/07 A, avsnitt 39. Dette for å oppnå hensynet til ensartede regler i hele EØS, jf. EØS-avtalens art. 1 og fortalens punkt 16.

Ettersom EØS-statene bygger på det dualistiske prinsipp, må folkerettslige rettsakter gjennomføres i norsk rett før de får internrettslig virkning.²⁷ Dette utgangspunktet modifiseres

²⁷ Graver (2003) s. 474-475

likevel av presumsjonsprinsippet,²⁸ som innebærer at en norsk rettsregel så vidt mulig skal tolkes i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.²⁹ Presumsjonsprinsippet vil utgjøre en sentral tolkningsfaktor i oppgaven ettersom de sentrale EU-forordningene, og dermed de norske forskriftene, har sitt opphav i internasjonale konvensjoner.

Det foreligger p.t. ingen rettspraksis fra norske domstoler om straffansvaret ved resirkulering av skip. I internasjonal sammenheng er Seatrade-dommen fra Nederland den første og eneste dommen om det aktuelle regelverket.³⁰ Dette er imidlertid en tingrettsdom fra Nederland, som ikke har rettskildemessig vekt i norsk rett. Den er likevel egnet til å gi veiledning om hvordan EU-forordning nr. 1013/2006 er å forstå også i norsk rett, ut fra sin argumentasjonsverdi. Siktelsen i den norske Harrier-saken er tatt ut med grunnlag i den samme forordningen, og vil trolig påvirkes av hvordan avfallsreglementet er tolket i Seatrade-dommen.

Når det gjelder EU-retten, fremgår det av TFEU art. 288 at de viktigste EU-rettsaktene er forordninger, direktiver, vedtak, rekommandasjoner og uttalelser. Sentralt for denne avhandlingen vil være forordninger som rettskilde. Forordninger er rettsakter som er allmenngyldige, og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstatene, jf. TFEU art. 288 (1). Tekstene skal være identiske i alle medlemsstatene. Supplering av en forordning med nasjonale regler kan likevel finne sted dersom dette er nødvendig for effektiv etterlevelse.³¹ Dette gjelder eksempelvis på strafferettens område, hvor straffehjemmelen må finnes i nasjonal lov, iht. GrL. § 96.³²

På grunnlag av dualismeprinsippet i EØS-statene må EU-forordninger derimot gjøres til nasjonal rett ”som sådan”, jf. EØS-avtalens art. 7. Dette innebærer at de skal oversettes ordrett til norsk og gjennomføres uten endring i ordlyden.³³

Fortalene til EU/EØS-rettsakter er ikke å anse som formelt bindende regler, men angir formålet med en rettsakt. EU-domstolen anvender fortalene som retningslinje for tolkningen,

²⁸ Jf. Rt. 2010 s. 1445 (Krigsforbrytelse) avsnitt 133

²⁹ Jf. Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I) s. 1826

³⁰ The District Court of Rotterdam, saksnr. 10/994550-15

³¹ Sejersted mfl. (2011) s. 49

³² Se del 6 om lovskravet

³³ Sejersted mfl. (2011) s. 196

som har noe av den samme funksjonen som forarbeider i norsk rett.³⁴ Fortalene til EU-forordningene vil være en sentral tolkningsfaktor for denne avhandlingen, bl.a. i mangel av avklarende rettspraksis fra EU- og EFTA-domstolen.

Hva gjelder tolkningsprinsipper for EU-forordningene, vil metoden som EU-domstolen anvender legges til grunn, i samsvar med TEU art. 19. Prinsippet om en formålsrettet tolkning står her sterkt, for å oppnå EUs overordnede formål om integrasjon.³⁵

For tolkning av internasjonale konvensjoner anvendes folkerettslig metode. Statuttene for FNs internasjonale domstol (ICJ) artikkel 38 anses å gi uttrykk for de relevante folkerettslige rettskildene.³⁶ Her fremgår det at traktater, sedvane og generelle rettsprinsipper utgjør de primære rettskilder, jf. første ledd bokstav a-c. Traktater, også kalt konvensjoner, utgjør en sentral rettskilde for denne avhandlingen. Sekundære rettskilder er rettspraksis og juridisk teori, som kan være relevante i tolkningen av de primære rettskildene, jf. første ledd bokstav d.

Wien-konvensjonen om traktatretten artikkel 31-33 oppstiller retningslinjer for traktattolkningen, og anses å gi uttrykk for folkerettslig sedvane.³⁷ Av art. 31 fremgår at utgangspunktet ved traktattolkning skal tas i lovens ordlyd, som skal tolkes ”in good faith” og i lys av traktatens ”object and purpose”. Dette omfatter fortalen til konvensjonen, jf. art. 31 (2). Også etterfølgende avtaler, praksis mellom partene og andre folkerettsregler som partene er bundet av kan få vekt, jf. art. 31 (3). I henhold til art. 32 kan traktatens forarbeider og forhistorie bare anvendes som tolkningsmomenter hvor tolkningen etter art. 31 er uklar eller fører til åpenbart absurde eller urimelige resultater.

³⁴ Sejersted mfl. (2011) s. 48-49 og s. 57

³⁵ *ibid.* s. 55

³⁶ Ruud og Ulfstein (2018) s. 71

³⁷ Juridisk teori legger dette til grunn, se bl.a. Graver (2003) s. 476

3. Gjerningsbeskrivelsen – en gjennomgang av aktuelt regelverk for resirkulering av skip

3.1 Oversikt

Gjerningsbeskrivelsen gir uttrykk for vilkårene som må være oppfylt for at et straffansvar kan gjøres gjeldende overfor gjerningsmannen.³⁸ For å fastslå hvilke handlinger som er straffbare, må det foretas en tolkning av gjerningsbeskrivelsene.³⁹

Straffeloven § 240 om alvorlig miljøkriminalitet utgjør en aktuell gjerningsbeskrivelse. I tillegg foreligger det to spesialiserte regelsett for resirkulering av skip. Disse regelsettene virker parallelt, men har ulik rekkevidde og virkeområde.

Det ene regelsettet vil i det videre bli omtalt som avfallsregelverket, som oppstiller et forbud mot grensekryssende forsendelser av avfall. Dette omfatter Basel-konvensjonen, EU-forordning 1013/2006 (grensekryssforordningen), samt forskrift om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften). Sistnevnte har hjemmel i forurensningsloven §§ 31 og 32.

Det andre regelsettet vil bli omtalt som skipsgjenvinningsregelverket, som oppstiller et forbud mot uforsvarlig og miljøfarlig gjenvinning av skip. Dette omfatter Hong Kong-konvensjonen, EU-forordning 1257/2013 (skipsgjenvinningsforordningen), samt forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger (skipsgjenvinningsforskriften). Sistnevnte har hjemmel i forurensningsloven §§ 9, 12, 16, 31, 33, 49, 52a og 81 og skipssikkerhetsloven §§ 33, 36, 43 og 44.

Straffeloven § 240 vil kort gjennomgås i neste punkt. Deretter vil det knyttes noen bemerkninger til skillet mellom administrative sanksjoner og strafferettslige sanksjoner. Dette vil være relevant for å kunne fastslå hvilke krav internasjonale regelverk stiller til nasjonal straffesanksjoner. Videre vil det foretas en gjennomgang av de to spesialiserte regelsettene, med særlig fokus på bakgrunn og formål, virkeområde, hvilke krav regelverket oppstiller, samt reguleringen av straffansvar. Kun de mest sentrale kravene vil gjennomgås.

³⁸ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 110

³⁹ *ibid.* s. 123

3.2 Straffeloven § 240 om alvorlig miljøkriminalitet

Den første problemstillingen er om straffeloven av 2005 innehar en straffehjemmel som kan ramme resirkulering av skip. Straffeloven § 240 om alvorlig miljøkriminalitet fremstår her aktuell. Typetilfellet er at et norsk rederi beacher et skip på en strand i India, Bangladesh eller Pakistan.

Av bestemmelsens første ledd følger det at den som forsettlig eller grovt uaktsomt ”forurenses luft, vann eller grunn slik at livsmiljøet i et område blir betydelig skadet eller trues av slik skade”, jf. bokstav a, eller ”lagrer, etterlater eller tømmer avfall eller andre stoffer med nærliggende fare for følge som nevnt i bokstav a”, jf. bokstav b, straffes med fengsel inntil 15 år.

Ordlyden av ”forurenses luft, vann eller grunn” tilsier at det må forekomme en negativ miljømessig innvirkning på de nevnte områder. ”Grunn” omfatter både grunnen i og utenfor vann, jf. Ot.prp.nr. 92 (1992-1993) s. 18. Det følger videre av nevnte forarbeid s. 10-11 at ”forurense” og ”avfall” normalt skal forstås på samme måte som begrepet er forstått i forurensningsloven, for å gjøre gjerningsbeskrivelsen så klar og lite skjønnspreget som mulig.

Av forurensningsloven § 6 (1) første alternativ fremgår det at med forurensning skal forstås ”tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen” som kan være ”til skade eller ulempe for miljøet”. Kriteriet ”skade eller ulempe” er i følge Ot.prp.nr.11 (1979-1980) s. 94 ment å favne vidt, da ”[a]lle skader og ulemper må tas i betraktning, hva enten de rammer mennesker, dyr eller naturen ellers [...]” Det er heller ikke bare skader og ulemper på norsk territorium som skal tas i betraktning, jf. NUT 1977:1 s. 112.

Som nevnt medfører tradisjonell beaching at farlige stoffer ikke oppsamles og håndteres på en sikker måte, slik at disse stoffene siver ut i havbunnen og negativt påvirker det marine miljø i nærområdet i betydelig grad. Beaching kan etter dette anses å ”forurense [...] vann eller grunn” slik at ”livsmiljøet i et område blir betydelig skadet eller trues av slik skade”, jf. strl. § 240 (1) bokstav a jf. forurensningsloven § 6. Et utrangert skip passer etter ordlyden på begrepet ”avfall”,⁴⁰ og beaching kan dermed også sies å medføre at en ”tømmer avfall eller

⁴⁰ For en drøftelse av skip som ”avfall” i EU-rettslig sammenheng, se punkt 3.4.3. De samme betraktningene vil gjøre seg gjeldende etter strl. § 240.

andre stoffer med nærliggende fare for følge som nevnt i bokstav a”, jf. bestemmelsens bokstav b. Oppsummert vil dermed beaching av et skip på en strand i f.eks. India, Bangladesh eller Pakistan kunne omfattes av gjerningsbeskrivelsen i strl. § 240 (1).

Hva gjelder jurisdiksjonsspørsmål ved brudd på § 240 (1), vises det til betraktningene i del 4. Også de samme ansvarssubjektene som redegjøres for i del 5 er aktuelle ved brudd på strl. § 240 (1).

Ettersom § 240 er en generalklausul med en forholdsvis vid gjerningsbeskrivelse, vil den kunne få anvendelse på samme forhold som andre straffebestemmelser i spesiallovgivningen, jf. Ot.prp.nr. 22 (2008-2009) s. 418. Som vi skal se i det videre finnes det et mer spesialisert regelverk når det gjelder grensekryssende forsendelser av avfall og gjenvinning av skip, som vil kunne overlape med strl. § 240s virkeområde. Disse regelverkene reiser en rekke interessante og uavklarte problemstillinger, både hva gjelder gjerningsbeskrivelse, jurisdiksjon, aktuelle ansvarssubjekter og lovskravet etter Grl. § 96. Fokuset i oppgaven videre vil ligge på disse regelsettene. Strl. § 240 vil følgelig ikke behandles mer inngående.

3.3 Skillet mellom administrative sanksjoner og strafferettslige sanksjoner

I norsk rett går det et tydelig skille mellom administrative sanksjoner og strafferettslige sanksjoner.⁴¹ Kun sistnevnte er å anse som ”straff” etter norsk internrett, og dermed underlagt det særlig strenge lovskravet etter Grl. § 96. De straffereaksjonene som formelt er å anse som straff er opplistet i straffelovens kapittel 5. Særlig aktuelt i tilknytning til denne avhandlingen er fengsel, bot og rettighetstap som straffereaksjoner, jf. strl. § 29.

I internasjonal sammenheng kan bruken av begrepene ”criminal” og ”penalties” derimot ha et annet innhold enn i norsk rett. EMK artikkel 6 har f.eks. en autonom forståelse av straffebegrepet i ”criminal charge”, som ikke nødvendigvis er sammenfallende med den norske avgrensningen. I EMK tas det heller utgangspunkt i hvordan den nasjonale lovgiveren har karakterisert reaksjonen, før man vurderer lovbruddets karakter og reaksjonens innhold og alvorlighetsgrad, jf. EMD i saken Engel mfl. mot Nederland.⁴² Sanksjoner som regnes for å

⁴¹ Se eksempelvis Rt. 2008 s. 1409 (Tilleggsskatt)

⁴² EMD-1971-5100

være administrative etter norsk rett, kan følgelig være å anse som en strafferettslig reaksjon i internasjonal sammenheng. Dette må vurderes konkret for det enkelte rettslige instrument.

Dette skillet mellom norsk og internasjonal rett er viktig i situasjoner hvor konvensjoner og EU-rettsakter oppstiller krav om nasjonal sanksjonering ved brudd på regelverket. Se videre om dette i punkt 3.4.4 og 3.5.4.

3.4 Avfallsregelverket - forbud mot grensekryssende forsendelser av avfall

3.4.1 Bakgrunn og formål

Avfallsregelverket har sitt opphav i et ønske om å begrense en stadig økning i eksport av avfall fra industriland til utviklingsland. Regelverket oppstiller derfor et forbud mot grensekryssende forsendelser av avfall, som særskilt skal fremme en miljømessig forsvarlig håndtering av avfallet. Dette kan sammenfattes i et overordnet prinsipp om ”environmentally sound management”.⁴³ Regelverket er imidlertid generelt utformet, og er følgelig ikke særskilt tilpasset skip som avfall. Som vi skal se videre, byr dette på noen utfordringer for regelverkets virkeområde.

Forbudet mot grensekryssende forsendelser av avfall kom først til uttrykk gjennom Basel-konvensjonen av 1989. Denne har til hovedformål å minimere grensekryssende transport av avfall, samt at farlig avfall i størst mulig grad skal håndteres innenfor et lands grenser heller enn å transporteres til andre land, jf. Basel-konvensjonens fortale. Av fortalen følger det videre at intensjonen særlig er å verne utviklingsland mot denne typen transport.

Konvensjonen trådte i kraft i 1992. I tråd med alminnelig folkerett og suverenitetsprinsippet, er konvensjonen kun bindende for stater som har ratifisert den. Norge ratifiserte Basel-konvensjonen i 1990. India, Bangladesh, Pakistan og 183 andre land har også ratifisert konvensjonen.⁴⁴

⁴³ Basel-konvensjonens fortale

⁴⁴ Secretariat of the Basel Convention (u.å.)

Basel-konvensjonen har imidlertid vist seg å være et mindre effektivt instrument for å forhindre grensekryssende transport av skip som avfall.⁴⁵ Dette skyldes bl.a. begrensninger i virkeområde, vanskeligheter med å identifisere når et skip utgjør avfall, samt at partene er gitt forholdsvis stor skjønnsmargin ved implementering i nasjonal rett.

Bakgrunnen for vedtakelsen av EU-forordning 1013/2006 om overføring av avfall (grensekryssforordningen) var et ønske om å effektivisere implementeringen av Basel-konvensjonen. Forordningen inkorporerer Basel-konvensjonen i EU/EØS-statene, men er også på noen punkter strengere, jf. forordningens fortale punkt 3 og punkt 7-9.

Grensekryssforordningen gjelder som forskrift i norsk rett, jf. forskrift om gjenvinning av avfall av 2004 (avfallsforskriften) § 13-1. Utover å fastslå vedtaks- og tilsynsmyndighet samt innkreving av gebyr, innehar ikke forskriften kapittel 13 egne bestemmelser om gjerningsbeskrivelsen. En må dermed gå til grensekryssforordningen for å fastsette denne. I tråd med presumsjonsprinsippet, må handlingsnormen i grensekryssforordningen tolkes i samsvar med Basel-konvensjonen.

3.4.2 Virkeområde

Utgangspunktet etter avfallsregelverket er et forbud mot import og eksport av avfall, jf. Basel-konvensjonens art. 9 nr. 1. Dette er betinget av at en stat har varslet øvrige stater om at de har innført et slikt forbud, jf. konvensjonens artikkel 4 nr. 1 bokstav a.

I tillegg til at statene selv ikke kan transportere farlig avfall, forplikter en seg til å forby at ”all persons under its national jurisdiction” kan transportere eller dumpe farlig avfall i en annen stats jurisdiksjon, med mindre disse er autorisert til å gjøre dette, jf. art. 4 nr. 7 bokstav a. Med ”persons” menes både fysiske og juridiske rettssubjekter, jf. art. 2 nr. 14. Regelverkets virkeområde omfatter følgelig stater selv, samt fysiske og juridiske personer innen statens jurisdiksjon.

Grensekryssforordningen fastsetter nærmere prosedyrer og kontrollregimer dersom slik transport av avfall likevel skal finne sted. Disse avhenger av opprinnelsesland, destinasjon og

⁴⁵ EU-kommisjonen i COM/2010/0088 punkt 2.2.5

transportrute, type avfall som blir transportert og hvordan avfallet skal håndteres, jf. forordningens artikkel 1 nr. 1.

Forordningen kommer til anvendelse ved "shipments of waste" mellom medlemsstater innad i EU/EØS, import til EU/EØS fra tredjeland, eksport fra EU/EØS til tredjeland, samt transitt gjennom EU/EØS på vei til og fra tredjeland, jf. artikkel 1 nr. 2. I Basel-konvensjonen blir dette uttrykt som et krav om at det må forekomme en "transboundary movement" av avfall, jf. konvensjonen art. 2 nr. 3. Dette innebærer at avfall må krysse en stats jurisdiksjongrensener og over i en annens for at regelverket skal komme til anvendelse. Forutsatt at et skip regnes som avfall, aktualiseres regelverket dersom skipet seiler fra norsk territorialfarvann til f.eks. territorialfarvannet i India, Bangladesh eller Pakistan.

Med "shipment" menes transport av avfall som er "destined for recovery" eller "disposal" og som er "planned or takes place" mellom to land, jf. artikkel 2 nr. 34. Det må være tale om gjennomføring av eller en planlagt forsendelse av avfall som skal repareres eller kasseres. Det avgjørende for forordningens virkeområde blir da den geografiske posisjonen til avfallet når beslutningen om eksport blir tatt eller gjennomført.

At den geografiske posisjonen til avfallet på beslutningstidspunktet er avgjørende, ble lagt til grunn i Seatrade-dommen. Domstolen i Rotterdam fant her at beslutningen om skraping av skipene ble tatt før skipene hadde forlatt havnen i henholdsvis Rotterdam og Hamburg. Denne konklusjonen baserte seg på en konkret bevisvurdering, hvor sentrale momenter var mailkorrespondanse mellom ulike aktører, intensjonsavtaler, beslutninger om å fjerne reservedeler og andre komponenter fra skipene, at mengden drivstoff ble holdt på et minimum ettersom overskudd ville være bortkastede ressurser, vitneuttalelser om skraping, etc. Konklusjonen var dermed at rederiet hadde fattet en beslutning om å skrape de fire skipene mens skipene befant seg innen EU, og at disse ble eksportert til et tredjeland. Eksporten falt da innenfor forordningens virkeområde, jf. art. 1 nr. 2.

Dersom beslutningen om å skrape skipet først blir tatt når skipet befinner seg innen opphuggerstatens jurisdiksjon eller på åpent hav, vil det imidlertid ikke ha forekommet noen "shipment of waste" mellom to staters jurisdiksjoner, jf. art. 1 nr. 2. Denne muligheten for å omgå virkeområdet gir et betydelig smutthull i regelverket.

Virkeområdet for forordningen avgrenses videre mot avfall som genereres ved ”normal operation of ships” og ”waste generated on board [...] ships”, jf. artikkel 1 nr. 3 bokstav a og b. Det er særlig på dette punktet avfallsregelverket har vist seg å være vanskelig å håndheve når det gjelder skraping av skip. Mange skip seiler for egen maskin til den endelige destinasjonen, slik at det kan være problematisk å fastslå når et skip går fra å være operasjonelt til å utgjøre avfall. Den utbredte bruken av cash-buyers medfører også bevismessige vansker. Ved anklager om beaching ser en regelmessig at rederier argumenterer med at skipet fremdeles var operasjonelt på salgstidspunktet, og at de ikke kan stå ansvarlig for at en cash-buyer i ettertid velger å beache skipet. Her oppstår det særlig bevisproblematikk rundt skyldkravet og skipseierens intensjon om å skrape skipet.

Unntakene i artikkel 1 nr. 3 bokstav a og b ble påberopt av den siktede i Seatrade-dommen, men ble avvist av domstolen.⁴⁶ De konkrete forhold tilsa at skipet ikke var i normal drift da det forlot EU.

Hvorvidt det er tatt en avgjørelse om skraping, vil altså bero på en bevisvurdering av de konkrete forhold i saken. Sentrale momenter kan være om skipet er slettet fra skipsregisteret det var registrert i, eller om sertifiseringer eller klassifiseringer for skipet ikke er oppdatert.⁴⁷ Andre relevante momenter er om skipet er tatt ut av trafikk, om reservedeler og andre sentrale deler av skipet er fjernet, om mengden drivstoff forsøkes å holdes til et minimum, skipets alder, destinasjon, verdien av skipet ved skraping sett opp mot inntekt og kostnader ved operasjonell drift, samt hvordan skipseieren tidligere har håndtert utrangerte skip.⁴⁸

3.4.3 Hvilke krav avfallsregelverket oppstiller

Grensekryssforordningen oppstiller et forbud mot all eksport av ”waste” fra EU/EØS som er ”destined for disposal” jf. artikkel 34 nr. 1. Bestemmelsen oppstiller følgelig et generelt forbud mot eksport av kassert avfall fra EU/EØS til et annet land.

⁴⁶ Se tiltaltes anførsler i dommens punkt 4.1

⁴⁷ Ulfstein (1999) s. 8

⁴⁸ Se Seatrade-dommen for en drøftelse av disse momentene

Videre oppstiller forordningen et forbud mot eksport av "waste" som er å regne som "hazardous" fra EU/EØS til ikke-OECD-land, jf. artikkel 36. Dette gjelder også om eksporten er "for recovery".

Det første spørsmålet er dermed om et skip er å regne som "waste".

EU-direktiv 2008/98/EF artikkel 3 nr. 1 legaldefinerer "waste". Her fremgår det at "any substance or object which the holder discards or intends or is required to discard" er å anse som avfall. Alternativet om pålagt kassering behandles ikke videre.

Ordlyden åpner for at ikke bare stoff eller objekter som rent faktisk har blitt kassert, men også avfall noen har til hensikt å kassere vil omfattes. På den ene siden innebærer dette at det blir vanskeligere å omgå regelverket, noe Seatrade-dommen illustrerer. På den andre siden kan det være utfordrende å finne tilstrekkelig bevismessig grunnlag for at gjerningspersonen har hatt intensjon om å kassere avfallet.

EU-domstolen har i sakene C-241/12 og C-242/12 Shell uttalt at "[a]ll the circumstances of the case must be taken into account when assessing whether the holder of an object or substance in question actually intended to discard it." Domstolen legger altså til grunn at begrepet "discards or intends [...] to discard" må tolkes forholdsvis vidt. De samme momentene som er nevnt i punkt 3.4.2 vil være sentrale i vurderingen av om noen har slik hensikt, og for å fastslå når et skip utgjør "waste".

Forordningen har som nevnt ulik regulering avhengig av om avfallet er ment for "recovery" (reparasjon), eller "disposal" (kassering). Spørsmålet er da om resirkulering av skip er å anse som "recovery" eller "disposal" av skipet.

Med "disposal" menes bl.a. "[I]and treatment" og "[r]elease into seas/oceans including seabed insertion", jf. vedlegg I til EU-direktiv 2008/98/EF. Ordlyden tilsier at det må foreligge en fysisk innvirkning på territoriet der objektet eller substansen blir deponert.

Ettersom beaching innebærer at skip demonteres direkte på stranden uten faste arrangementer for oppsamling og håndtering av farlig og forurensende avfall,⁴⁹ medfører metoden at de farlige stoffene siger ned i landbunnen og videre ut i havet.⁵⁰ Beaching må dermed kunne sies å falle inn under ordlyden av ”disposal” ved ”[l]and treatment” eller ”[r]elease into seas/oceans including sea-bed insertion”, jf. vedlegg I til EU-direktiv 2008/98/EF. Det vil derimot være mindre nærliggende å anse dette vilkåret oppfylt hvor et skip resirkuleres ved et høyteknologisk verft med effektive mekanismer for oppsamling og håndtering av farlig avfall. Avhengig av den metoden som blir brukt for å hugge opp skipet, vil et skip kunne anses å være for ”disposal”.

Med ”recovery” menes derimot ”[r]ecycling [...] of metals and metal compounds”, jf. vedlegg II til EU-direktiv 2008/98/EF. Ved skipsopphugging er et sentralt formål å resirkulere og gjenbruke det stålet skipet består av. Et skip som resirkuleres kan dermed også være å anse for ”recovery”.

Etter dette passer både ”disposal” og ”recovery” på resirkulering av skip.

ECJ har i saken C-116/01 avsnitt 43-49 fastslått at det avgjørende for hvorvidt avfall skal regnes som enten ”being [...] disposed of or recovered” er ”the first operation that the waste is to undergo subsequent to shipment”. I sak C-6/00 har ECJ derimot lagt til grunn at man må foreta en helhetsvurdering fra sak til sak av ”the main purpose of the operation in question”.

Et skip som ankommer for skipsopphugging vil først gjennomgå deponering av farlig avfall, noe som etter C-116/01 tilsier at skipet er for ”disposal”.⁵¹ Hovedformålet med skipsopphugging er imidlertid å resirkulere og selge de mange tonn med stål som finnes i skipet for gjenbruk. Dette er mer nærliggende å anse som en ”recovery”-operasjon. I Seatrade-dommen legges sistnevnte synspunkt til grunn, også under henvisning til at det vil være vanskelig å bevise hva som var ”the first operation that the waste is to undergo”. Dette synspunktet harmonerer også bedre med helheten i regelverket, ettersom en ellers lett vil kunne omgå hvilke av reglene som kommer til anvendelse ved å tilpasse den første

⁴⁹ Henriksen (2015)

⁵⁰ NGO Shipbreaking Platform (u.å.(b))

⁵¹ Moncayo (2016) s. 306

prosedyren som anvendes. Samlet sett taler de beste grunner for at det er forbudet i art. 36 ved ”recovery” som kommer til anvendelse ved resirkulering av skip.

Forbudet i art. 36 gjelder ”hazardous waste”. Det neste spørsmålet er dermed om et skip som skal resirkuleres er å anse som ”hazardous waste”, jf. art. 36.

EU-direktiv 2008/98/EF art. 3 nr. 2 definerer ”hazardous waste”. Her fremgår det at ”waste which displays one or more of the hazardous properties listed in Annex III” er å regne som ”hazardous waste”. Egenskapene som listes opp i vedlegg III er bl.a. eksplosive, brannfarlige, helseskadelige, giftige, smittefarlige og økotoksiske stoffer. Dette vil omfatte asbest, tungmetaller, bly, ozonnedbrytende stoffer, kobber, mv., jf. Basel-konvensjonens vedlegg I og II. Dette er stoffer som ofte finnes i skip.⁵²

Selv om en rekke av disse stoffene befinner seg i skip, er det ikke dermed sagt at selve skipet er å regne som ”hazardous waste”. Dette har vært en omdiskutert problemstilling, som ble tatt opp på det syvende partsmøtet til Basel-konvensjonen (COP 7).⁵³ Partene fattet her en avgjørelse om at skip kan regnes som ”hazardous waste” når de skal skrapes, selv om de på samme tid er å regne som et operasjonelt skip etter andre internasjonale instrumenter. I samsvar med tolkningsprinsippet i Wienkonvensjonen art. 31 nr. 3 bokstav a, må konvensjonen dermed tolkes slik at et skip i seg selv er å anse som ”hazardous waste” i Basel-konvensjonens forstand, jf. art. 1. nr. 1. Tilsvarende må da legges til grunn for grensekryssforordningen, jf. art. 36 og presumsjonsprinsippet.

Transport av avfall i strid med artikkel 36 er å anse som ”illegal shipment” jf. artikkel 2 nr. 35 bokstav f.

Forbudet mot grensekryssende transport av avfall gjelder likevel ikke absolutt. Transport av avfall kan fremdeles skje dersom eksportøren følger bestemte prosedyrer fastsatt i forordningen. Eksportøren må bl.a. notifikere og innhente samtykke fra kompetent myndighet både i eksport- og importstaten, jf. artikkel 4 og artikkel 9, og må fremlegge en gyldig kontrakt mellom eksportøren og den som skal håndtere avfallet, jf. artikkel 5 jf. artikkel 2 nr. 14. Videre må det foreligge en finansiell garanti eller tilsvarende forsikring, jf. artikkel 6.

⁵² NGO Shipbreaking Platform (u.å.(b))

⁵³ Rapport COP7 (2004)

Transport av avfall som ikke følger disse prosedyrene er derimot å anse som ”illegal shipment”, jf. artikkel 2 nr. 35 bokstav a og b.

3.4.4 Regulering av straffansvar og straffehjemmel

Problemstillingen er videre hvordan straffansvaret ved brudd på disse kravene er regulert i norsk rett. Første spørsmål er hvilke krav grensekryssforordningen stiller til sanksjonering i nasjonal rett.

Av grensekryssforordningens artikkel 50 nr. 1 følger det at medlemsstatene ”shall lay down the rules on penalties applicable for infringement of the provisions of this Regulation” og ”shall take all measures necessary to ensure that they are implemented.” Brudd på de krav som er gjennomgått ovenfor, skal dermed medføre ”penalties” på nasjonalt plan.

Ordlyden av ”penalties” tilsier at statene forplikter seg til å innføre sanksjoner, men ut over et krav om at ”the penalties must be effective, proportionate and dissuasive” stiller forordningen ikke nærmere krav til hvordan dette skal gjennomføres i nasjonal rett. Ordlyden gir følgelig ikke veiledning for om det oppstilles krav om straffesanksjonering.

Etter EU-direktiv 2008/99/EF om strafferettslig vern av miljøet forplikter imidlertid medlemsstatene seg til å sørge for at brudd på grensekryssforordningen skal utgjøre ”en straffbar handling” når handlingen er ”ulovlig og begås med forsett eller i det minste av grov uaktsomhet”, jf. direktivet artikkel 3 bokstav c. Dette innebærer altså en klar forpliktelse til å straffesanksjonere brudd på grensekryssforordningen. Også ”tilskyndelse og medvirkning til forsettlig atferd” skal utgjøre en straffbar handling, jf. artikkel 4. For Norges del trådte direktivet i kraft 1. mai 2016.

Etter dette må ”penalties” tolkes slik at det oppstilles et krav til å straffesanksjonere overtredelser av grensekryssforordningen i norsk strafferett. Det neste spørsmålet er hvordan dette er gjennomført i norsk rett.

Avfallsforskriftens § 19-7 regulerer straff ved overtredelser av forskrifter som har hjemmel i forurensningsloven § 30 til § 33. Forskriftens kapittel 13 om grensekryssende forsendelser av

avfall er fastsatt med hjemmel i forurensningsloven §§ 31 og 32, slik at § 19-7 kommer til anvendelse.

Det følger da av § 19-7 at overtredelser kan straffes med bøter etter forurensningsloven § 79 (2), ”hvis forholdet ikke omfattes av strengere straffebestemmelser.”

En slik strengere spesialbestemmelse finner vi i forurensningsloven § 79 (3), som uttrykkelig fastslår at strafferammen er ”bøter eller fengsel inntil 2 år” for den som ”forsettlig eller uaktsomt” ”innfører eller utfører avfall i strid med bestemmelser om grensekryssende forsendelse av avfall i forskrift”.

Forurensningsloven § 79 (3) kom inn i loven i 2014, jf. Prp. 67 L (2013-2014). Departementet mente det var ”behov for et klart uttrykt forbud mot ulovlig innførsel og utførsel av avfall, og at slik kriminalitet burde kunne straffes med lengre fengselsstraff enn 3 måneder”.⁵⁴

Departementet ønsket ”et straffebud der strafferammen står i et rimelig forhold til straffverdigheten av ulovlig grensekryssende avfallsforsendelse ... [og] styrke straffebudets allmennpreventive virkning og samtidig legge til rette for at påtalemyndigheten kan etterforske og følge opp denne typen kriminalitet på en god måte.”⁵⁵

Det fremgår følgelig av en klar ordlyd at den aktuelle straffereaksjonen er bøter eller fengsel inntil 2 år ved overtredelse av avfallsforskriften, samt at skyldkravet er forsett eller simpel uaktsomhet. Kravet til straffesanksjonering som fremgår av EU-direktiv 2008/99/EF artikkel 3 bokstav c er dermed oppfylt.

For overtredelser av avfallsforskriften finnes dermed en klar og presis straffetrussel i lov, jf. forutsetningene lovskravet i Grl. § 96 oppstiller. Selve gjerningsbeskrivelsen fremgår imidlertid kun av grensekryssforordningen, noe som reiser spørsmål om lovskravet likevel er oppfylt. Se punkt 6.3.2 for en drøftelse av denne problemstillingen.

⁵⁴ Bugge (2018) note 315

⁵⁵ Prop. 67 L (2013-2014) s. 6

3.5 Skipsgjenvinningsregelverket – forbud mot uforsvarlig og miljøfarlig gjenvinning av skip

3.5.1 Bakgrunn og formål

Ettersom avfallsreglementet viste seg å være dårlig egnet til å håndtere problemene ved resirkulering av skip, ble det ansett nødvendig å fremforhandle et eget spesialisert regelverk. Det var Norge som initierte saken i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO).⁵⁶ Hong Kong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip fra 2009 ble resultatet av dette arbeidet.

Konvensjonen har til formål at skip som resirkuleres ikke utgjør noen unødvendig risiko for menneskeliv og miljøet.⁵⁷ Det bærende prinsippet i konvensjonen er at rederiene og partene har ansvar for skipet fra ”cradle-to-grave”, jf. EU-kommisjonen i COM/2010/0088.

Norge ratifiserte konvensjonen i 2013.⁵⁸ Konvensjonen trer i kraft 24 måneder etter 15 land ratifiserer den, og disse landene må representere minst 40 % av IMOs verdenstonnasje, jf. konvensjonens artikkel 17. I tillegg må det blant medlemsstatene være land som resirkulerer minst 3 % av tonnasjen fra de 15 landene. Disse kravene er p.t. ikke oppfylt, og konvensjonen har enda ikke trådt i kraft.

Dermed utgjør konvensjonen heller ikke noe effektivt virkemiddel for å sikre forsvarlig resirkulering av skip. På bakgrunn av dette vedtok EU forordning nr. 1257/2013 (skipsgjenvinningsforordningen), for å sikre en sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip, samt å legge til rette for ratifisering av Hong Kong-konvensjonen.

Deler av forordningen trådte i kraft allerede i 2015. Flere av de sentrale bestemmelsene, som kravet om resirkulering ved verft oppført på EU-listen, trådte derimot først i kraft fra 1. januar 2019.

Skipsgjenvinningsforordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger av 6. desember 2018 (skipsgjenvinningsforskriften), jf.

⁵⁶ Regjeringen (2018)

⁵⁷ International Maritime Organization (u.å.)

⁵⁸ Regjeringen (2018)

forskriftens § 1. Utover å fastslå at Sjøfartsdirektoratet er kompetent myndighet og å fastsette gebyr for saksbehandling, regulerer ikke skipsgjenvinningsforskriften krav til gjerningsbeskrivelsen. Også her må en følgelig gå til forordningen for å fastsette gjerningsbeskrivelsen. Som ved avfallsregleverket vil handlingsnormen i forordningen måtte tolkes i samsvar med Hong Kong-konvensjonen, jf. presumsjonsprinsippet.

3.5.2 Virkeområde

Skipsgjenvinningsregelverket kommer til anvendelse for alle skip som seiler under EU/EØS-flagg, uavhengig av hvor skipet geografisk befinner seg, jf. skipsgjenvinningsforordningen artikkel 2 nr. 1. Flaggstatsprinsippet er følgelig avgjørende for regelverkets virkeområde.

Et skip er legaldefinert i art. 3 nr. 1 (1) som “a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment (...)”. Definisjonen favner følgelig svært vidt.

For norsk retts vedkommende innebærer dette at skip som er registrert i både norsk ordinært skipsregister (NOR) og norsk internasjonalt skipsregister (NIS) er underlagt regelverkets bestemmelser.⁵⁹ Nordic American Tankers-skipene som i årsskiftet 2018/19 ble beachet i Bangladesh, er eksempelvis flagget under såkalte bekvemmelighetsflagg på Marshalløyene, Caymanøyene og Bermuda.⁶⁰ Disse vil etter forordningens artikkel 2 falle utenfor virkeområdet. Eventuell straffesanksjonering er dermed ikke aktuelt i Norge.

Virkeområdet til forordningen omfatter derimot ikke skip som eies og brukes utelukkende i statlig ikke-kommersiell tjeneste, som krigsskip, skip på mindre enn 500 bruttotonn, samt skip som kun seiler i jurisdiksjonen til flaggstaten i hele dets levetid, jf. artikkel 2 nr. 2.

Det følger av forordningens fortale punkt 10 at virkeområdet for skipsgjenvinningsforordningen avgrenses mot grensekryssforordningen. Dette innebærer at grensekryssforordningen vil gjelde for skip som ikke er flagget i EU/EØS, men som geografisk befinner seg innenfor EU/EØS-området når beslutning om forsendelse blir tatt, samt for EU/EØS-flaggede skip som faller inn under unntakene for skipsgjenvinningsforordningens virkeområde etter artikkel 2 nr. 2.

⁵⁹ Sjøloven § 1 jf. § 11 og NIS-loven § 3 (1)

⁶⁰ Nordic American Tankers (u.å.)

Skipsgjenvinningsforordningen vil på sin side komme til anvendelse på alle skip som seiler under EU/EØS-flagg, uavhengig av skipets geografiske posisjon.

Ettersom det spesialiserte regelverket har et forholdsvis begrenset virkeområde, etterlater det vesentlig rom for omgåelse f.eks. ved flaggskifte, reposisjonering av skipet i forkant av skraping, eller salg til et mellomledd. Betydningen av dette drøftes i del 7.

3.5.3 Hvilke krav skipsgjenvinningsregelverket oppstiller

Gjerningsbeskrivelsen i skipsgjenvinningsregelverket er bygget opp rundt et sertifikatregime. Dette innebærer at det stilles en rekke positivrettslige krav til skipseiere og resirkuleringsfasiliteter, i form av sertifikater. De mest sentrale kravene fremgår av forordningens artikkel 5, 6 og 7.

Nye skip skal for det første inneha et skipsspesifikt ”Inventory of Hazardous Materials” (IHM), jf. art. 5. Eksisterende skip plikter først å inneha IHM innen utgangen av 2020, jf. art. 32 nr. 2 bokstav b. Også skip flagget i tredjeland plikter å ha om bord IHM når det ankommer havn i EU/EØS, jf. art. 12 nr. 1.

IHM-en skal spesifisere hva, hvor og hvor mye av de farlige materialene som befinner seg på det enkelte skip, og skal jevnlig vedlikeholdes og oppdateres gjennom skipets levetid, jf. art. 5 nr. 1. Den skal verifiseres av kompetente myndigheter, som utsteder et fortegnelsessertifikat. I Norge er det Sjøfartsdirektoratet eller et klasseselskap anerkjent av Sjøfartsdirektoratet som er kompetent myndighet til å utstede IHM, med en varighet på 5 år, jf. skipsgjenvinningsforskriften § 3.

Videre oppstilles det i forordningen art. 6 nr. 2 et sentralt krav om at EU/EØS-flaggede skip kun skal resirkuleres ved et gjenvinningsanlegg som er godkjent og inkludert i ”The European List”. Det er opp til nasjonale myndigheter å autorisere gjenvinningsanlegg, jf. art. 13 og 14. De nærmere krav til disse fremgår av art. 13, hvor det bl.a stilles krav om at anlegget opererer fra fysiske innretninger, at man iverksetter tiltak for å minimere helserisikoen for arbeiderne, lokalmiljøet og det ytre miljø, samt at man håndterer farlige materialer på en sikker og miljømessig forsvarlig måte.

Gjenvinningsanlegg utenfor EU/EØS, f.eks. i India, Pakistan, Bangladesh og Tyrkia, må søke EU-kommisjonen om godkjenning, jf. art. 15. EU-listen er uttømmende, og det er ikke adgang til å resirkulere ved andre verft selv om disse skulle oppstille tilsvarende eller høyere krav til helse, miljø og sikkerhet. Aktører i bransjen har reist kritikk mot dette, da kapasiteten på verftene foreløpig er svært begrenset.⁶¹ Det arbeides imidlertid med å inkludere flere verft på listen. Per 6. desember 2018 består listen av 26 verft, hvorav 3 av disse befinner seg utenfor EU (Tyrkia og USA).⁶²

Når en skipseier ønsker å resirkulere et skip, må intensjonen fremgå i en skriftlig melding til kompetente myndigheter, jf. art. 6 nr. 1 bokstav b. Meldingen inngis senest en måned før planlagt oppstart av gjenvinningen, jf. skipsgjenvinningsforskriften § 4, og skal inkludere en skipsspesifikk IHM og informasjon for at gjenvinningsanlegget skal kunne utarbeide en skipsgjenvinningsplan ("ship recycling plan") i samsvar med art. 6 bokstav a og art. 7. Skipet som skal gjenvinnes, plikter å bære et skipsgjenvinningssertifikat ("ready for recycling certificate"), jf. art. 6 nr. 2 bokstav c.

Skipsgjenvinningsplanen og skipsgjenvinningssertifikatet må være på plass før resirkulering kan begynne, og skal godkjennes av kompetente myndigheter, jf. art. 7 nr. 3. I forkant av resirkuleringen plikter skipseieren også "to minimise the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and ship generated waste remaining on board", jf. art. 6 nr. 2 bokstav b.

Gjennom prosessen med resirkulering av et skip, er skipet gjenstand for en rekke ulike undersøkelser og krav til sertifiseringer, jf. art. 8-10.

Selv om skipsgjenvinningsregelverket ikke oppstiller et uttrykkelig forbud mot beaching, innebærer bl.a. kravet om at gjenvinningsanlegg må operere fra fysiske innretninger etter artikkel 13 sammenholdt med kravet om at skip kun kan resirkuleres på anlegg på EU-listen etter artikkel 6 nr. 2, at beaching de facto ikke kan anvendes som metode for resirkulering av skip.

⁶¹ Rundskriv RSR 10-2018 punkt 2

⁶² EU-kommisjonen (6. desember 2018)

3.5.4 Regulering av straffansvar og straffehjemmel

Når det gjelder reguleringen av straffansvar, innehar ikke skipsgjenvinningsforskriften egne bestemmelser om straff ved overtredelser. Dette i motsetning til avfallsforskriften, som har en uttrykkelig bestemmelse i § 19-7.

Det første spørsmålet er dermed om skipsgjenvinningsforordningen stiller krav til straffesanksjonering i norsk rett.

Det følger av forordningens artikkel 22 nr. 1 at medlemsstater forplikter seg til å implementere ”provisions on penalties applicable to infringements of this Regulation and shall take all the measures necessary to ensure that they are applied.” Videre følger det at disse skal være ”effective, proportionate and dissuasive”. I likhet med det som fremgikk i punkt 3.4.4 om avfallsregelverket, gir ordlyden av ”penalties” ikke klar anvisning på hvorvidt sanksjonene må være strafferettslige, eller om administrative sanksjoner kan være tilstrekkelig.

Av forordningens fortale punkt 17 fremgår det imidlertid at ”[t]he penalties [...] may be of a civil or administrative nature”. Det uttales følgelig eksplisitt at administrative sanksjoner vil være tilstrekkelige til å oppfylle forordningens krav til sanksjonering. Det foreligger da ingen plikt til å straffesanksjonere overtredelser etter skipsgjenvinningsforordningen. EU-direktiv 2008/99/EF om strafferettslig vern av miljøet gjelder heller ikke for skipsgjenvinningsregelverket.

Det videre spørsmålet blir da hvordan brudd på skipsgjenvinningsregelverket er sanksjonert i norsk rett.

Skipsgjenvinningsforskriften er fastsatt med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 33, 36, 43 og 44, samt forurensningsloven §§ 9, 12, 16, 31, 33, 49, 52a og 81. Skipssikkerhetsloven §§ 43 og 44 vil ikke behandles videre.

Det første spørsmålet er om forurensningsloven gir hjemmel for straffansvar ved brudd på skipsgjenvinningsforskriften.

De hjemlene i forurensningsloven som blir opplistet i skipsgjenvinningsforskriften, gir i hovedsak anvisning på krav som stilles på landsiden, altså for gjenvinningsanleggene. Et eksempel er forurensningsloven § 9 (1) nr. 3, om at forurensningsmyndigheten kan gi forskrift om ”hvordan faste og midlertidige anlegg skal være innrettet [...]”.

Uaktsomt eller forsettlig brudd på kravene til gjenvinningsanlegg i skipsgjenvinningsforskriften kan da straffes med ”bøter eller fengsel inntil 3 måneder eller begge deler”, jf. forurensningsloven § 78 (1) bokstav b. I særskilte tilfeller kan strafferammen heves til fengsel inntil 2 år, og inntil 5 år dersom overtredelsen har ”voldt fare for menneskers liv eller helbred”, jf. forurensningsloven § 78 (2). Også § 79 om straffansvar for ulovlig håndtering av avfall vil kunne være aktuell straffehjemmel for gjenvinningsanleggene. Etersom avhandlingen ikke behandler krav på landsiden nærmere, avgrenses det mot en videre gjennomgang.

Når det gjelder skipseiere, kunne forurensningsloven § 79 (2) vært en aktuell straffehjemmel. Her fremgår det at i ”forskrift etter §§ 30 til 33 kan det bestemmes at forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskriften straffes med bøter”. Skipsgjenvinningsforskriften er som nevnt fastsatt med hjemmel i §§ 31 og 33. Det er imidlertid ikke inntatt noen bestemmelse i forskriften om at overtredelser skal være straffbare. Dermed kan forurensningsloven § 79 (2) ikke anvendes som straffehjemmel for brudd på skipsgjenvinningsforskriften.

Det neste spørsmålet er om skipssikkerhetsloven gir lovhjemmel for straffansvar ved brudd på skipsgjenvinningsforskriften.

Skipssikkerhetsloven er særlig aktuell for straffansvar ved brudd på kravene som stilles til skipseier. Etter skipssikkerhetsloven § 64 er det kun forskrifter som er fastsatt med hjemmel i § 33 som er underlagt et straffansvar. Skipssikkerhetsloven § 33 gjelder ”[d]riften av skipet”, hvor det fremgår at ”[d]riften av et skip skal legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet [...]”. Etter § 33 (2) bokstav d kan det gis forskrift om driften av skipet, herunder om ”miljøsertifikater”. Etter ordlyden vil dette kunne omfatte IHM, skipsgjenvinningsplan og skipsgjenvinnings sertifikat, jf. skipsgjenvinningsforordningen art. 6 og 7.

Her må en imidlertid foreta en kontekstuell tolkning, og se på sammenhengen mellom bestemmelsene i skipssikkerhetsloven. Ordlyden av "[d]riften av skipet" og "hvordan et skip skal drives for å unngå forurensning", tilsier at dette er krav som gjelder under et skips levetid. Ordlyden passer følgelig ikke så godt på skip som er utrangerte og skal gjenvinnes. Det er derfor tvilsomt om brudd på reglene om å inneha skipsgjenvinningsplan og skipsgjenvinningssertifikat kan medføre et straffansvar, da disse ikke knytter seg til et skips operasjonelle levetid, men derimot når skipet er utrangert og skal ut av drift.

For disse kravene passer heller skipssikkerhetsloven § 36 om "[s]kip som tas endelig ut av drift" bedre, som skipsgjenvinningsforskriften også har hjemmel i. Paragraf 36 er imidlertid kun tilknyttet administrative sanksjoner, jf. skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56.

Av § 36 (1) følger det at et skip "som tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for liv, helse eller miljø". Av andre ledd følger det at forskrift som kan gis om dette bl.a. kan gjelde "meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord". Meldeplikt kan bl.a. omfatte forordningens plikt til å gi melding om intensjonen om skipsgjenvinning etter art. 6 nr. 1 bokstav b, og fjerning av skadelige stoffer om bord kan omfatte plikten til å holde forurensning på et minimum når det er bestemt at skipet skal tas endelig ut av drift, jf. art. 6 nr. 2 og 3.

Ordlyden av § 36 (1) sammenholdt med overskriften tilsier at bestemmelsen gir hjemmel for krav som stilles først når et skip skal kondemneres. Dette har også støtte i forarbeidene, hvor det fremgår at plikten til forsvarlig håndtering innebærer "planlegging og gjennomføring av de forberedelser og forundersøkelser som er mulige for å sikre en mest mulig forsvarlig håndtering av skipet ved opphugging".⁶³

Etter forarbeidene vil skillet mellom virkeområdet til §§ 33 og 36 gå der rederiet har besluttet å resirkulere skipet. Lovgiver uttaler i den sammenheng at "[n]ormalt vil man måtte anse at et skip skal tas endelig ut av drift når rederiet har besluttet å avhende skipet til opphugging, hva enten avhendelsen skjer til opphuggingsverkstedet selv eller til rederi eller selskap som det må legges til grunn relativt umiddelbart vil selge skipet videre til opphugging".⁶⁴

⁶³ Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s. 122

⁶⁴ *ibid.* s. 122

At § 36 med dette kan omfatte kravene som oppstilles i skipsgjenvinningsforordningen, underbygges også ved at det i de samme forarbeidene uttales at § 36 er fleksibelt utformet for å kunne gjennomføre ”et fremtidig bindende internasjonalt regelverk om opphugging av skip”.⁶⁵

Ettersom det her er tale om å underlegge enkelte av kravene et strafferettslig ansvar, må tolkningen legges nært opp til den naturlige språklige forståelsen av lovteksten. Etter dette synes det mest nærliggende å tolke skipssikkerhetsloven §§ 33 og 36 slik at oppstilte krav under et skips levetid, som kravet til å inneha IHM om bord, omfattes av § 33, mens krav som oppstilles etter at beslutning om resirkulering av skipet er tatt, som de ulike resirkuleringssertifikatene, vil omfattes av § 36. Også kravet om å kun benytte verft oppført på EU-listen ved resirkulering vil da omfattes av § 36.

Konsekvensen av en slik tolkning blir imidlertid noe påfallende. Brudd på kravet om å ikke inneha IHM mens skipet er i drift, vil kunne medføre et straffansvar etter skipssikkerhetsloven § 64. Brudd på kravet om å kun resirkulere skip på verft oppført på EU-listen, med det som må påstås å kunne få langt større konsekvenser for miljøet og arbeidere, er derimot kun underlagt administrative sanksjoner etter skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56. Dette fremstår som en inkonsekvent og i det hele en lite gjennomtenkt regulering fra lovgivers side.

Dersom det er lovgivers intensjon at de krav som oppstilles etter at beslutning om kondemnering av et skip er tatt skal kunne medføre et straffansvar for rederier etter skipsgjenvinningsforskriften, må det foretas en lovendring. Sertifikatregimet som skipsgjenvinningsforordningen oppstiller, kan ikke presses inn under kategorien ”miljøsertifikater” i skipssikkerhetsloven § 33, all den tid bestemmelsen etter sin ordlyd tydelig tar sikte på å regulere plikter mens et skip er i operasjonell drift. Noe annet ville ikke være forenelig med forutberegnelighetshensyn og legalitetsprinsippet på strafferettens område.

En annen problemstilling er at det ikke fremgår av forskriften hvilke av de gjennomgåtte kravene som kan medføre et straffansvar. Når forskriften er taus og lovhjemmelen er generelt

⁶⁵ Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s. 122

angitt, blir det vanskelig for borgeren å forutse hvilke brudd som kan medføre straffansvar. Betydningen av dette drøftes i del 6.

4. Jurisdiksjon – straffelovgivningens geografiske rekkevidde

Jurisdiksjon er spørsmålet om hvilken kompetanse norske myndigheter har til å pådømme overtredelser av straffelovgivningen. Straffelovgivningens virkeområde avgrenses både saklig, tidsmessig og geografisk. Her er det det geografiske virkeområdet som er interessant. Det sentrale spørsmålet er i hvilken grad norske statsborgere eller et norsk rederi kan holdes straffansvarlige i Norge for handlinger begått i utlandet.

Den geografiske rekkevidden avgjøres av hvorvidt bestemmelsene i strl. §§ 4-6 om ”straffelovgivningens anvendelse” er oppfylt.

Norsk straffelovgivning kommer for det første til anvendelse på handlinger som er ”foretatt” ”i Norge”, jf. strl. § 4 (1). Av NOU 2002:4 s. 198 følger det at bestemmelsen ikke bare regulerer straffelovens rekkevidde, men også spesiallovgivningen. Hvor § 4 (1) kommer til anvendelse, har norske myndigheter ”full suverenitet og kan som utgangspunkt forfølge enhver straffbar handling uansett hvilken interesse den måtte krenke.”⁶⁶

Formuleringen ”i Norge” angir at myndighetenes jurisdiksjon gjelder de geografiske områder som regnes som norsk territorium (territorialprinsippet).⁶⁷ Dette omfatter fastlands-Norge med sjøterritoriet, samt Svalbard, Jan Mayen og bilandene i Antarktis, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 399. Iht. territorialfarvannsloven § 2 omfatter sjøterritoriet 12 nautiske mil regnet fra grunnlinjene.

Ordlyden av ”foretatt” i § 4 (1) tilsier at det er lokasjonen hvor gjerningspersonens aktive handling ble gjennomført som er avgjørende for straffelovgivningens virkeområde. Det anses å være sikker rett at også unnlaterelser omfattes.⁶⁸

Lokaliseringsspørsmålet blir nærmere regulert i strl. § 7, hvor det fremgår at dersom straffbarheten av en handling ”avhenger eller påvirkes av en inntrådt eller tilsiktet virkning”, anses handlingen foretatt ”også der virkningen er inntrådt eller tilsiktet fremkalt.” Bestemmelsen åpner for at en handling kan anses som foretatt på flere steder, og likevel falle

⁶⁶ Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 399

⁶⁷ Andenæs, Rieber-Mohn og Sæther (2016) s. 588

⁶⁸ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 395

inn under norsk strafferettsjurisdiksjon. Det vil i slike tilfeller foreligge en avstand i tid og rom mellom et primært gjerningssted hvor den aktive handlingen eller unnlatelsen finner sted, og et virkningssted.⁶⁹

Straffeloven § 4 (1) jf. § 7 vil være avgjørende i relasjon til avfallsreglementet. Beslutningen om å foreta en grensekryssende transport av avfall i strid med prosedyrene i grensekryssforordningen, vil være den aktive handlingen som foretas på et primært gjerningssted. Lokasjonen til beslutningstakeren, f.eks. daglig leder i et rederi, vil da utgjøre det primære gjerningsstedet. Stedet hvor selve den grensekryssende transporten forekommer, vil utgjøre virkningsstedet. Dette medfører at et norsk rederi kan straffes selv om den grensekryssende transporten av avfall skjer i eksempelvis Tyrkia, jf. strl. §§ 4 (1) og 7.

Ved brudd på skipsgjenvinningsregelverket, vil derimot strl. § 4 (2) være sentral. Bestemmelsen regulerer straffelovgivningens anvendelse på områder som ikke regnes som norsk territorium, men hvor norske myndigheter likevel har en særlig suverenitet. Av § 4 (2) bokstav c fremgår det at straffelovgivningen også gjelder for handlinger som er ”foretatt” på ”norsk fartøy”. Bestemmelsen gir uttrykk for flaggstatsprinsippet, som innebærer at et norskregistrert skip blir likestilt med norsk territorium, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 401. Bestemmelsen er følgelig i tråd med FNs havrettskonvensjon artikkel 92 og 94, som angir regler om flaggstats suverenitet i relasjon til egne skip. Av art. 94 nr. 2 følger det bl.a. at ”enhver stat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dets flagg”.

Et skip anses som norsk når det ”ikke er innført i annet lands skipsregister” og det eies av en norsk statsborger, partrederi mv, jf. sjøloven § 1 (1). Skip som er innført i NIS og NOR vil følgelig omfattes av strl. § 4 (2).

Også i relasjon til § 4 (2) vil § 7 supplere forståelsen av ”foretatt”. For skipsgjenvinningsregelverket vil dette innebære at beslutninger som et norsk rederi foretar med virkning for norske skip i utlandet, vil kunne straffeforfølges i Norge. Norske myndigheter vil på denne måten ha jurisdiksjon til å straffeforfølge norskflaggede skip som eksempelvis ikke innehar det påkrevde IHM etter skipsgjenvinningsforordningens art. 5, uavhengig av hvor i verden skipet måtte befinne seg.

⁶⁹ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 393

5. Aktuelle ansvarssubjekter - hvor langt strekker straffansvaret seg?

5.1 Innledning

Denne delen vil gi en oversikt over de mest aktuelle ansvarssubjektene for et straffansvar ved brudd på regelverket om resirkulering av skip.

Både personlige og juridiske subjekter risikerer et straffansvar ved brudd på den foreliggende reguleringen. Mens personlige subjekter kan bli direkte straffansvarlig etter den aktuelle straffebestemmelsen, kan et juridisk subjekt først straffes dersom det også oppfyller vilkårene for foretaksstraff i straffeloven kapittel 4. Reglene om foretaksstraff utvider følgelig kretsen for hvem som kan anses strafferettslig ansvarlig. Også medvirkningsregelen i strl. § 15 utvider i betydelig grad straffansvarets utstrekning.

5.2 Personlig straffansvar

Personlig straffansvar er altså aktuelt ved overtredelser av bestemmelsene i avfallsforskriften eller skipsgjenvinningsforskriften. Straffehjemmelen i avfallsforskriften er generelt angitt, ved at "[o]vertredelse av bestemmelser i denne forskriften [...] kan straffes", jf. § 19-7. De aktuelle straffehjemlene i forurensningsloven § 79 (2) og skipssikkerhetsloven § 64 til skipsgjenvinningsforskriften er tilsvarende generelt angitt. Bestemmelsene begrenser dermed ikke straffansvaret til spesielle subjekter. Nærliggende ansvarssubjekter kan da være styreleder, daglig leder eller andre sentrale beslutningstakere i et rederi, skipsføreren om bord på et skip, eller andre sentrale ansatte i rederiet.

Harrier-saken gir eksempler på aktuelle personlige ansvarssubjekter. Reder Georg Eide er siktet som eneeier, daglig leder og styreleder i selskapet Eide Marine Eiendom, og som tidligere eneksjonær og styreleder i Eide Marine Services.⁷⁰ Det er også tatt ut siktelse mot en tidligere ansatt i konsulentselskapet Aqualis Offshore AS, som sto for inspeksjonen og

⁷⁰ Klevstrand og Randen (10. august 2018)

utstedelsen av klassesertifikatet for enveisreisen til Gadani.⁷¹ Harrier-saken viser at rekkevidden av det personlige straffansvaret er forholdsvis vidt.

5.3 Foretaksansvar

5.3.1 Generelt om foretaksstraff

For å kunne straffe et foretak må det foreligge en overtredelse av straffelovens §§ 27 og 28.

Det følger av straffeloven § 27 (1) første punktum at et foretak ”kan” straffes ”[n]år et straffebed er overtrådt” av ”noen som handlet på vegne av et foretak”. Det stilles ikke krav til at en enkeltperson må ha utvist skyld eller oppfyller vilkåret om tilregnelighet i § 20, jf. § 27 (1) annet punktum.

Det karakteristiske med foretaksstraff er at domstolene er gitt et fakultativt skjønn for hvorvidt en skal straffe et foretak som har overtrådt et straffebed, jf. bruken av ”kan”. Dette gir i utgangspunktet domstolene adgang til å unnlate å ilegge et foretak straff selv om det er på det rene at alle straffbarhetsvilkår er oppfylt. Strl. § 28 lister opp en rekke sentrale momenter som det ”blant annet” skal tas hensyn til i denne helhetsvurderingen. Momentene er ikke uttømmende, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 432.

Det vil av plasshensyn ikke foretas en nærmere redegjørelse av det fakultative skjønnet. Det skal i denne sammenheng kun nevnes at Norge gjennom vedtakelsen av EU-direktiv 2008/99/EF om strafferettslig vern av miljøet, har forpliktet seg til å straffesanksjonere overtredelser av grensekryssforordningen. Direktivet artikkel 6 og 7 forplikter også medlemsstatene til å straffesanksjonere juridiske personer ved brudd på grensekryssforordningen. I vurderingen av om et foretak skal ilegges straff etter strl. § 27 jf. § 28, vil dette følgelig være et sterkt argument for at straff ilegges foretaket, forutsatt at de øvrige vilkår for straffansvar er oppfylt.

At handlingen må være foretatt av ”noen som handlet på vegne av et foretak” tilsier etter en ordlydstolkning at det må foreligge en tilknytning mellom gjerningspersonen og foretaket.

⁷¹ Klevstrand (13. august 2018)

Dette har støtte i Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 430. Tilknytningen må være av både personell og funksjonell karakter.⁷² Daglig leder eller ansatte som tar del i beslutningen om uforsvarlig beaching av skip kan eksempelvis ha tilstrekkelig tilknytning til at rederiet holdes strafferettslig ansvarlig etter § 27. Tilknytningsvilkåret behandles nærmere nedenfor.

Som utgangspunkt er alle straffebud aktuelle for bruk av foretaksstraff.⁷³ Foretaksstraff er likevel særlig praktisk på noen rettsområder, som f.eks. ved brudd på forurensningsloven, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 430. At et straffebud må være ”overtrådt”, forutsetter for øvrig at alle de objektive vilkårene i gjerningsbeskrivelsen må være oppfylt.⁷⁴

Den aktuelle straffereaksjonen er bot, men også rettighetstap er aktuelt, jf. § 27 (3). Rettighetstap er imidlertid bare aktuelt rent unntaksvis, jf. Ot.prp.nr. 27 (1990-91) s. 34. Subsidiær fengselsstraff fastsettes ikke ved foretaksstraff, jf. strl. § 55 (3).

5.3.2 Nærmere om tilknytningskravet

Det er altså den som ”har handlet på vegne av et foretak” som kan gjøre foretaket straffansvarlig etter strl. § 27, som innebærer et krav om både personell og funksjonell tilknytning.

Det første spørsmålet er hva som nærmere ligger i kravet til personell og funksjonell tilknytning.

Hva gjelder den personelle tilknytningen, følger det av Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 430 at det må foreligge en ”positiv hjemmel [...] enten i avtale, sedvane eller lov”. Det må foreligge et rettsforhold mellom gjerningspersonen og foretaket for at foretaket skal ha et strafferettslig ansvar for disse handlingene.⁷⁵ I et rederi kan dette være ansatte, daglig leder, styremedlemmer mv., som innehar sin posisjon med hjemmel i f.eks. avtale. Dersom disse tar del i beslutningen om beaching av skip, kan det anses å foreligge tilstrekkelig personell tilknytning til at rederiet kan holdes strafferettslig ansvarlig etter § 27.

⁷² Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 749-752

⁷³ *ibid.* s. 744

⁷⁴ Matningsdal (2019) note 155 og Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 745

⁷⁵ Høivik (2012) s. 232

I NOU 1989:11 s. 17 og Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 430-431 påpekes det at foretaket lettere kommer i ansvar dersom den som handlet har en høy stilling. Jo mer perifer rolle personen har i rederiet, jo mer skal til for at det skal anses å foreligge personell tilknytning.

Når det gjelder krav til den funksjonelle tilknytningen, innebærer dette at handlingen må være motivert av eller egnet til å tjene foretakets interesser.⁷⁶ I Ot.prp.nr. 27 (1990-1991) s. 18 og 20 presiseres det at foretaksansvaret ikke omfatter handlinger ”som bærer et klart preg av illojalitet mot foretaket”. Illojale og upåregnelige handlinger kan da ikke utløse foretaksansvar.

Rt. 2013 s. 1025 (Norconsult) gjaldt spørsmål om foretaksstraff overfor en turoperatør. Høyesterett uttalte i avsnitt 49 at ”foretaksstraffen også rammer der [...] foretakets ledelse kan bebreides for ikke å ha truffet tiltak som kunne ha forebygget hendelsen”. Ledelsen må følgelig hatt foranledning til å iverksette forebyggende tiltak for å kunne straffeforfølges.

Også selvstendige oppdragstakere kan anses å ha tilstrekkelig tilknytning, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 430. Det kreves imidlertid at foretaket som oppdragsgiver har en ”reell myndighet til instruksjon og kontroll” jf. Rt. 2010 s. 1608 avsnitt 24. Dette vil bero på den funksjonelle tilknytningen.

En problemstilling er i denne sammenheng om cash-buyers kan anses som en selvstendig oppdragstaker som har ”handlet på vegne” av rederiet når det beacher et skip i etterkant av salg, jf. strl. § 27, slik at rederiet kan bli strafferettslig ansvarlig for denne handlingen.

Formålet med en slik identifikasjon vil være å unngå ansvarspulverisering, ved at en transaksjonsrekke mellom et rederi og en cash-buyer medfører at rederiet går fri.

Cash-buyers er normalt organisert som egne selskaper. Det klare utgangspunktet er at ulike selskaper utgjør selvstendige ansvarssubjekter, som ikke kan holdes ansvarlig for den andres handlinger. Når også selvstendige oppdragstakere angis i forarbeidene som mulige eksempler på subjekter med tilstrekkelig tilknytning, har det likevel vært lovgivers intensjon at dette

⁷⁶ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 751

utgangspunktet ikke gjelder reservasjonsfritt. Det må følgelig foretas en konkret helhetsvurdering av om det foreligger tilstrekkelig personell og funksjonell tilknytning mellom cash-buyeren og rederiet.

I tilfeller hvor rederiets klare intensjon er at et skip skal beaches like etter salg, er det særlig nærliggende å se cash-buyerens handling som foretatt ”på vegne av” rederiet. Dette gjelder spesielt hvor det foreligger en uttrykkelig avtale om beaching, jf. vilkåret om personell tilknytning. Det vil da også være en nær funksjonell tilknytning ved at beachingen er motivert av eller egnet til å tjene rederiets interesser i form av økonomisk vinning. Dette taler for at cash-buyeren har ”handlet på vegne av” rederiet, jf. strl. § 27.

De fleste aktørene i bransjen er imidlertid kjent med at beaching ikke er en akseptert måte å resirkulere skip, og at dette kan medføre et straffansvar. Det vil dermed lite trolig finnes uttrykkelige avtaleklausuler om beaching mellom rederi og cash-buyer, i alle fall i fremtiden. I tillegg spekulerer en rekke cash-buyers i stålpriser, som innebærer at det kan gå flere år før et skip faktisk beaches av cash-buyeren.⁷⁷ I slike tilfeller kan det være vanskeligere å anse den personelle og funksjonelle tilknytningen til rederiet som oppfylt, da rederiet ikke vil ha ”reell myndighet til instruksjon og kontroll” overfor cash-buyeren og hva som skjer med skipet flere år senere, jf. formuleringen i Rt. 2010 s. 1608. I slike tilfeller vil rederiet også vanskelig kunne ”bebreides for ikke å ha truffet tiltak som kunne ha forebygget hendelsen”, jf. uttalelsene i Rt. 2013 s. 1025 (Norconsult).

Selv om noens handlinger ikke kan identifiseres med et foretak og lede til straffansvar etter strl. § 27, kan medvirkningsansvaret etter strl. § 15 likevel komme til anvendelse. Når medvirkning til overtredelser også straffes er det ikke nødvendig å strekke ordlyden av vilkåret ”handlet på vegne av” i strl. § 27 lengre enn nødvendig. Dette er også i tråd med legalitetsprinsippets sterke begrensning i å foreta en utvidende fortolkning på strafferettens område.

⁷⁷ Kielland og Karlsen (2018)

5.4 Medvirkningsansvar

5.4.1 Innledning

Medvirkningsansvaret i strl. § 15 utvider kretsen for hvem som kan anses strafferettslig ansvarlig etter et straffebed. Det følger av § 15 at et straffebed også rammer ”den som medvirker til overtredelsen”, når ikke annet er bestemt. Den ”overtredelsen” gjerningspersonen kan ha medvirket til ved resirkulering av skip, er overtredelsen av avfallsforskriften eller skipsgjenvinningsforskriften.

Medvirkningsproblematikken ved resirkulering av skip har i norsk rett blitt særlig aktualisert etter at det i august 2018 ble kjent at også forsikringsselskapet Skuld Marine Agency og sertifiseringsselskapet Aqualis ble siktet av Økokrim i forbindelse med Harrier-saken.⁷⁸ Siktelsene har gitt opphav til diskusjoner om rekkevidden av et medvirkningsansvar for en rekke aktører involvert i ulike stadier av en beaching-prosess.⁷⁹ Aktuelle subjekter kan være forsikringsselskaper, sertifiseringsselskaper, banker, investorer, advokater, mv.

Videre vil det først knyttes noen generelle bemerkninger til medvirkningsansvaret i strl. § 15, før vi går konkret inn på de ulike formene for medvirkning som er aktuelle ved resirkulering av skip, og hvilke subjekter disse kan være aktuelle ovenfor.

5.4.2 Generelt om medvirkningsansvaret etter strl. § 15

Medvirkning til overtredelse av et ”straffebed” er også straffbart etter norsk rett etter strl. § 15. Med bruken av ”straffebed” siktes det til både straffelovens spesielle del og spesiallovgivningen, jf. strl. § 1. Bestemmelsen er følgelig også aktuell for overtredelse av avfallsforskriften og skipsgjenvinningsforskriften. At et ”straffebed rammer” også medvirkeren, innebærer at strafferammen som angis i straffebedet også kommer til anvendelse for medvirkeren. Medvirkningsansvaret i norsk rett er videre ikke aksessorisk med hovedgjerningen, som innebærer at straffbarhetsvilkårene må bedømmes selvstendig for hver enkelt deltaker.⁸⁰

⁷⁸ Klevstrand (17. august 2018) og Klevstrand (13. august 2018)

⁷⁹ Bl.a. Reusch (2018)

⁸⁰ Andenæs, Rieber-Mohn og Sæther (2016) s. 341

Straffeloven § 15 oppstiller tre grunnvilkår for medvirkningsansvar – et årsakskrav, rettsstridskrav og forsettskrav, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 410-412.

Årsakskravet finner vi i begrepet ”medvirket til”. Ordlyden tilsier at det må foreligge årsakssammenheng i det faktiske hendelsesforløpet, og denne kan bestå i både aktiv handling eller unnlattelse.⁸¹ Årsakskravet kan igjen deles inn i fysiske og psykiske handlinger. Dette kan eksempelvis være utstedelse av forsikringsbevis, eller oppfordring til å ikke overholde det foreliggende regelverket for resirkulering av skip.

For at en medvirkningshandling skal stå i årsakssammenheng med hovedgjerningen, må medvirkningshandlingen ha skjedd før eller under utføringen av hovedgjerningen, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 410. Etterfølgende bistand kan altså ikke straffes som medvirkning.

Rettsstridskravet oppstiller på sin side grensen mot den alminnelige handlefriheten.⁸² Handlingen må representere en uakseptabel risiko for å rammes av medvirkningsansvaret.⁸³ Medvirkningshandlingene har ofte et dagligdags preg, noe som gjør at reservasjonen får særlig betydning.

Som utgangspunkt ligger det innenfor et forsikrings-selskaps eller sertifiserings-selskaps alminnelige handlefrihet å utstede relevante forsikringsbevis og sertifikater til skip. Likevel må det trekkes en grense mot tilfeller hvor forsikringsbeviset eller sertifiseringen medvirker til realiseringen av resirkulering i strid med avfalls- og skipsgjenvinningsregelverket. Et tydelig eksempel på dette finner vi i Harrier-saken, hvor forsikrings-selskapet Skuld Marine Agency utstedte et forsikringsbevis med tittelen ”Break-Up Voyage”, og som spesifiserte at skipet skulle seile for egen maskin til Gadani i Pakistan – en velkjent destinasjon for beaching av skip. I et slikt tilfelle må det legges til grunn at utstedelsen av forsikringsbeviset innebar en uakseptabel risiko for at skipet ville bli beachet.

⁸¹ Andenæs, Rieber-Mohn og Sæther (2016) s. 329-331

⁸² Husabø (1999) s. 96

⁸³ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 335

Forsettskravet innebærer på sin side at medvirkeren må ha handlet med en av de tre forsettsformene i strl. § 22. Medvirkeren må altså ha handlet med et dobbelt forsett⁸⁴ - han må både ha hatt forsett om at hovedgjerningen vil bli gjennomført, og forsett om at hans egen handling ville medvirke til forbrytelsen.

Når det gjelder konkretisering av forsettet, må dette ”relatere seg til et brudd på et bestemt straffebud ved en eller flere bestemte anledninger, selv om tid, sted og måte for forbrytelsen ikke trenger å være fullt ut spesifisert i medvirkerens bevissthet”.⁸⁵ De problematiske sidene ved beaching er velkjente i bransjen, og det er nå kjent at skipsgjenvinningsregelverket oppstiller strenge krav til resirkulering av skip. Et forsikrings- eller sertifiseringsselskap trenger følgelig ikke å ha full bevissthet rundt hvordan, når og hvor et skip vil beaches for å kunne risikere straffansvar. Dersom en derimot etter § 22 har hensikts-, sannsynlighets- eller eventuelt forsett om at utstedelse av forsikringsbevis eller sertifisering vil være medvirkende til at et skip ender opp på en strand uten forsvarlig ivaretagelse av miljø og sikkerhet, vil en kunne sies å ha hatt forsett både om at hovedgjerningen vil bli gjennomført, og forsett om at ens egen handling vil medvirke til forbrytelsen.

Som gjennomgått i del 3, rammer overtredelser av avfalls- og skipsgjenvinningsforskriften også uaktsomme overtredelser, jf. strl. § 21. Ettersom strl. § 15 er generelt utformet, rammer den også uaktsom medvirkning.

Det er tradisjonelt ansett å foreligge tre former for medvirkning – fysisk medvirkning, psykisk medvirkning og passiv medvirkning. Passiv medvirkning er mindre praktisk i denne sammenheng, og behandles ikke videre.

5.4.3 Fysisk medvirkning

Det følger av Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 411 at det ved fysisk medvirkning er et ”grunnkrav for straff at bistanden faktisk virker med i utføringen av hovedgjerningen”. Det må følgelig foreligge en fysisk årsakssammenheng mellom medvirkningshandlingen og hovedgjerningen – medvirkningen må ha ”materialisert seg i forbrytelsen”.⁸⁶

⁸⁴ Husabø (1999) s. 240-241

⁸⁵ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 337

⁸⁶ *ibid.* s. 338

Fysisk medvirkning kan knytte seg til ulike deler av overtredelsen. Den kan knytte seg til middelet eller stedet for forbrytelsen, til gjerningssubjektet eller gjerningsobjektet.

Rettspraksis viser at det ikke skal mye til for å bli medvirkningsansvarlig i form av middelet for forbrytelsen. I Rt. 1973 s. 1 (Fædrelandsvennen) ble eksempelvis den ene domfelte anset medvirkningsansvarlig for å ha anskaffet en skrutrekker til en annen gjerningsperson, som anskaffet dynamitten som ble brukt i hovedgjerningen.

Som nevnt kan et eksempel på fysisk medvirkning ved resirkulering av skip være utstedelse av forsikringsbevis og sertifiseringer. Dersom disse er nødvendige, f.eks. for at et skip skal kunne anløpe havn i en annen stats jurisdiksjon, vil dette være en medvirkning som har ”materialisert seg i forbrytelsen”. Forsikringsbeviset eller sertifiseringen var en nødvendighet for at hovedgjerningen kunne skje, og medvirkningen kan knyttes til middelet for forbrytelsen. Her må en likevel ha i mente at rettsstridsreservasjonen gjør seg gjeldende, jf. redegjørelsen over.

Også medvirkning knyttet til gjerningsobjektet kan være aktuelt. En advokat som bistår med utforming av en kjøpekontrakt til en cash-buyer som man vet vil beache skipet på en strand i India, Bangladesh eller Pakistan, vil f.eks. ha medvirket til at det konkrete skipet resirkuleres i strid med avfalls- og skipsgjenvinningsreglementet. Refinansiering av lån eller innskudd for å finansiere frakt av skipet til disse strendene vil også kunne utgjøre fysisk medvirkning knyttet til gjerningsobjektet. På dette grunnlag kan eksempelvis banker eller investorer bli ansvarlige. Også her må en imidlertid foreta en rettsstridsvurdering.

5.4.4 Psykisk medvirkning

Psykisk medvirkning innebærer at medvirkeren har fremkalt eller styrket hovedgjerningsmannens forsett om å gjennomføre forbrytelsen.⁸⁷ I Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 411 formuleres dette som at ”hovedlovbryteren påvirkes og blir mer innstilt på å utføre lovbruddet – forsettet styrkes”. Dette kan bestå i ren oppfordring til å begå et lovbrudd, eller i

⁸⁷ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 343

rådgivning, informasjonsgivning eller ”annen atferd som styrker hovedlovbryteren i troen på at han bør begå hovedgjerningen”.

En advokat eller finansiell rådgiver kan ved rådgivning eller informasjon tilrettelegge for beaching av et skip. Dette kan f.eks. innebære å gi informasjon om økonomiske fordeler med å velge beaching som metode, eller gi råd om hvordan omgå det foreliggende regelverket for resirkulering av skip. Slik vil skipseierens forsett bli fremkalt eller styrket i gjennomføringen av hovedgjerningen.

Her gjør likevel rettsstridsreservasjonen seg gjeldende.⁸⁸ I slik type virksomhet kan medvirkningsansvaret ikke trekkes for langt, ettersom dette vil kunne ramme næringslivet. En advokat må eksempelvis kunne gi råd om det foreliggende regelverket. Dersom advokaten derimot skulle få kunnskap om at rederiet har konkrete planer om å beache et skip, kreves det større forsiktighet.⁸⁹

Også banker eller investorer som oppfordrer til å velge beaching som metode for å oppnå et økonomisk mest mulig gunstig resultat kan på samme måte sies å styrke forsettet til hovedgjerningsmannen, og dermed bli medvirkningsansvarlig.

Medvirkningsansvaret vil nødvendigvis måtte vurderes individuelt fra sak til sak, og rekkevidden av medvirkningsansvaret vil i stor grad bero på en bevismessig vurdering av de konkrete forhold.

⁸⁸ Husabø (1999) s. 150-155

⁸⁹ Gröning, Husabø og Jacobsen (2016) s. 347

6. Lovskravet

6.1 Innledning

I denne delen vil lovskravet analyseres og drøftes i relasjon til det spesialiserte regelverket for resirkulering av skip. Det vil først redegjøres for generelle trekk ved lovskravet etter Grl. § 96 og EMK art. 7, før det vil drøftes om det foreligger en tilstrekkelig klar lovhjemmel for et straffansvar ved resirkulering av skip i norsk rett.

6.2 Generelt om lovskravet i Grl. § 96 og EMK art. 7

Straff utgjør det sterkeste inngrepet en stat kan foreta overfor en borger, og det kreves derfor grunnlag i lov for å legitimere bruk av straff, jf. legalitetsprinsippet i Grl. § 113. På strafferettens område gjelder i tillegg et særskilt lovskrav, jf. Grl. § 96 (1). Her fremgår det at ”[i]ngen kan dømmes uten etter lov eller straffes uten etter dom.”

De bærende hensyn bak lovskravet er å motvirke vilkårlighet og fremme forutberegnelighet, jf. NOU 1992:23 s. 72. Dette bidrar til å trygge rettssikkerheten til borgerne, men er også en forutsetning for at straffereglene kan ha preventiv virkning. Først når borgerne gis mulighet til å gjøre seg kjent med hva som er straffbart kan et straffebud styre adferd, jf. NOU 1992:23 s. 72. Lovskravet bidrar også til å forhindre myndighetsmisbruk og maktkonsentrasjon, ved å sikre at det er Stortinget som tar stilling til hva som skal være straffbart.⁹⁰

Det videre spørsmålet er hvilke krav lovskravet oppstiller til straffehjemmelen.

Når det stilles krav om lovhjemmel for straff, forutsettes det at det er tale om en norsk formell lov.⁹¹ Dette innebærer at en konvensjon eller EU-forordning ikke kan gi grunnlag for straff i Norge, med mindre disse er gjort til formell norsk lov.⁹² Dette i tråd med dualismeprinsippet, hvor folkeretten må inkorporeres eller transformeres til nasjonal rett før den får internrettslig virkning.

⁹⁰ Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 194

⁹¹ *ibid.* s. 195

⁹² *ibid.* s. 195 og Rt. 2010 s. 1445 (Krigsforbrytelse) avsnitt 133

Lovskravet innebærer at den straffbare handlingen må være beskrevet i straffebudet, jf. Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) s. 195. Samme sted følger det imidlertid at såfremt straffetrusselen fremgår av formell lov, er lovskravet ikke til hinder for at gjerningsbeskrivelsen fremgår av forskrift fastsatt av forvaltningen. Slik videredelegasjon av lovgivningsmyndighet er akseptert innenfor rammen av lovskravet, og er en utbredt lovgivningsteknikk.⁹³

At straffetrusselen må fremgå av lov, innebærer at lovhjemmelen må angi hvilke straffereaksjoner som er aktuelle, jf. NOU 1983:57 s. 117. En generell straffetrussel er følgelig ikke tilstrekkelig. Også strafferammen bør av rettssikkerhetshensyn lovfestes, jf. NOU 1983:57 s. 118.

Krav til lovfesting av skyldkravet er imidlertid mindre strengt. Det er i forarbeidene forutsatt at det ikke kreves at skyldformenes innhold er definert i loven, og heller ikke at skyldkravet er uttrykkelig fastsatt i straffebudet, jf. NOU 1992:23 s. 72. Det uttales likevel i NOU 1983:57 s. 117 at det er best i samsvar med lovskravet at innholdet i skyldkravet så vidt mulig angis i loven. Det er i dag lovfestet i straffeloven at straffelovgivningen ”rammer bare forsettlig lovbrudd” med mindre annet er bestemt, jf. strl. § 21. Dersom uaktsomme lovbrudd skal kunne straffes, må dette fastslås i straffehjemmelen. Det nærmere innholdet i skyldkravene forsett, simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet er lovfestet i hhv. strl. § 22 og 23.

På bakgrunn av forutberegnelighetshensyn, fordrer lovskravet at et inngrep overfor en borger har tilstrekkelig forankring i presise og tilgjengelige generelle regler.⁹⁴ Dette har sitt opphav i EMDs tolkning av EMK art. 7, som også oppstiller et lovskrav på strafferettens område. EMD har imidlertid anlagt en mindre formalistisk tilnærming enn norsk rett, hvor bl.a. ulovfestet nasjonal rett kan utgjøre tilstrekkelig hjemmel for straffansvar, ”international law” likestilles med ”national law”, samt at ”general principles of law recognized by civilised nations” alene kan utgjøre tilstrekkelig grunnlag for straff, jf. art. 7.

Etter EMK er altså ikke handlingsnormens formelle status avgjørende, men den må tilfredsstillende kvalitative krav til forutberegnelighet. Dette kom først til uttrykk i EMD i saken

⁹³ Aall (2018) s. 139 og Strandbakken (2004) s. 192-193

⁹⁴ Aall (2018) s. 116

The Sunday Times v. The United Kingdom.⁹⁵ Domstolen kom her med følgende prinsipputtalelse:

”[...] First, the law must be adequately accessible; the citizen must be able to have an indication that is adequate in the circumstances of the legal rules applicable to a given case. Secondly, a norm cannot be regarded as a ‘law’ unless it is formulated with sufficient precision to enable the citizen to regulate his conduct: he must be able – if need be with appropriate advice – to foresee, to a degree that is reasonable in the circumstances, the consequences which a given action may entail.” (Mine understrekninger)

De kvalitative kravene til lovhjemmelen som her oppstilles, er lagt til grunn i en rekke senere dommer både nasjonalt og internasjonalt.⁹⁶ I Rt. 2002 s. 1069 ble kravene sammenfattet til at ”lovbrudd må være klart definert ved rettsregler som er tilgjengelige for allmennheten” og at borgeren har muligheten til ut fra ordlyden å ”vite hvilke handlinger eller unnlater som vil gjøre ham strafferettslig ansvarlig”. Dommen gjaldt straffansvar for overtredelser av naturvernloven. I Rt. 2014 s. 1105 (Kommunikasjonskontroll) avsnitt 30 uttaler Høyesterett at ”[l]oven må være tilgjengelig og så presis som forholdene tillater”. Denne dommen gjaldt spørsmål om bruk av overskuddsmateriale fra kommunikasjonskontroll som bevis i en straffesak. Når Høyesterett også innfortolker et kvalitativt krav til lovhjemmelen, foreligger det ikke vesentlig forskjell mellom det lovskravet som gjelder etter EMK art. 7 og Grl. § 96.⁹⁷

Lovskravet oppstiller også en sterk begrensning i adgangen til å foreta en utvidende fortolkning eller analogisk anvendelse av straffehjemler.⁹⁸

Videre i denne delen vil det foretas en vurdering av hvorvidt lovskravet etter Grl. § 96 og EMK art. 7 er tilstrekkelig oppfylt når det gjelder det spesialiserte regelverket for resirkulering av skip.

⁹⁵ EMD-1974-6538

⁹⁶ Se f.eks. EMD-1988-14307(Kokkinakis mot Hellas) avsnitt 52

⁹⁷ Se Rt. 2014 s. 238 (Hønsehauk) avsnitt 18 angående presisjonskravet

⁹⁸ Kierulf (2018) note 256D

6.3 Finnes det tilstrekkelig klar lovhjemmel for et straffansvar ved brudd på det spesialiserte regelverket for resirkulering av skip?

6.3.1 Innledning

Det er særlig tre trekk ved den foreliggende reguleringen som aktualiserer spørsmålet om lovskravet er oppfylt ved det spesialiserte regelverket for resirkulering av skip. Det første er hvorvidt lovskravet er til hinder for at gjerningsbeskrivelsen finnes i forordning. Det andre er om straffehjemmelen angir et tilstrekkelig klart skyldkrav, og det tredje om det foreligger en tilstrekkelig klar straffetrussel.

Som gjennomgangen i punkt 3.4.4 viste, har avfallsforskriften en egen straffebestemmelse i § 19-7, samt straffehjemmel i forurensningsloven § 79 (3). Avfallsreglementet oppstiller følgelig et klart skyldkrav og straffetrussel, slik at lovskravet ikke kommer på spissen i relasjon til den andre og tredje problemstillingen. For skipsgjenvinningsregelverket er det imidlertid mer tvilsomt om lovskravet er oppfylt. Punkt 6.3.3 og 6.3.4 vil derfor fokusere på lovskravet i relasjon til skipsgjenvinningsregelverket.

6.3.2 Er lovskravet til hinder for at gjerningsbeskrivelsen finnes i forordning?

Måten grensekryssforordningen og skipsgjenvinningsforordningen er gjennomført på i norsk rett, reiser spørsmål om tilgjengelighetskravet er oppfylt. Det problematiske er at gjerningsbeskrivelsen kun fremgår i forordningen og ikke av selve forskriftsteksten.

Videredelegasjon av lovgivningsmyndighet til forvaltningen er et unntak fra hovedregelen om at gjerningsbeskrivelsen skal finnes i formell lov, jf. Grl. § 96. Når gjerningsbeskrivelsen kun fremgår av forordningen kan dette i utgangspunktet tilsi at lovskravet på strafferettens område ikke er oppfylt, i samsvar med det som er redegjort for i punkt 6.2. Fortolkningen av forordninger og forskrifter følger ulike tolkningsprinsipper,⁹⁹ som medfører at det kan oppstå metodiske kollisjoner ved tolkningen av de ulike rettsaktene. Dette tilsier at gjerningsbeskrivelsen ikke oppfyller tilgjengelighetskravet.

⁹⁹ Se del 2

På den andre siden minsker prinsippet om EU/EØS-konform fortolkning risikoen for tolkningskollisjoner. I tillegg må forordninger gjennomføres ”som sådan” i norsk rett, jf. EØS-avtalens art. 7, noe som innebærer at de skal oversettes ordrett til norsk, og gjennomføres uten endring i ordlyden.¹⁰⁰ Dette legger sterke begrensninger på lovgivers muligheter for gjennomføring.

Både grensekryssforordningen og skipsgjenvinningsforordningen er oversatt til norsk og ligger vedlagt forskriftene. Av begge følger det tydelig av forskriftsteksten at forordningene ”gjelder som forskrift”. Ut fra forutberegnelighets- og tilgjengelighetshensyn vil det for borgeren ikke utgjøre noen forskjell hvorvidt forordningens tekst er inntatt i forskriften eller som vedlegg til forskriften, såfremt begge er like tilgjengelig som selve forskriftsteksten. Borgeren må da kunne sies å være ”able to have an indication that is adequate in the circumstances of the legal rules applicable to a given case”, jf. The Sunday Times-dommen.

Lovskravet etter Grl. § 96 er etter dette ikke til hinder for at gjerningsbeskrivelsen finnes i forordning, ettersom denne må anses å være tilstrekkelig tilgjengeliggjort som vedlegg til forskriftene.

6.3.3 Finnes et tilstrekkelig klart skyldkrav?

I motsetning til avfallsforskriften, innehar ikke skipsgjenvinningsforskriften noen bestemmelse om straffansvar. Uklarheter i hjemmelen for et straffansvar etter denne forskriften, medfører også at det er uklart hvilket skyldkrav som gjelder.

Skipssikkerhetslovens bestemmelse om straffansvar i § 64 angir at gjerningspersonen må ha handlet ”forsettlig eller grovt uaktsomt”, mens forurensningsloven § 79 (3) angir at overtredelsen må ha vært ”forsettlig eller uaktsomt”.

De to hjemmelslovene innehar følgelig ulike skyldkrav – etter forurensningsloven er det tilstrekkelig med simpel uaktsomhet, mens det etter skipssikkerhetsloven kreves grov uaktsomhet. Ulikheter i kravet til uaktsomhet kan i utgangspunktet ha betydning for borgerens mulighet til å innrette seg etter handlingsnormen. Simpel uaktsomhet fordrer en større grad av forsiktighet for å unngå et straffansvar, jf. strl. § 23. Uklarheten kan tilsi at borgeren

¹⁰⁰ Sejersted mfl. (2011) s. 196

vanskeligere kan forutse "the consequences which a given action may entail", jf. The Sunday Times-dommen.

Av forarbeidene fremgår det imidlertid tydelig at lovskravet i Grl. § 96 ikke krever at skyldkravet fremgår direkte i straffebudet, jf. bl.a. NOU 1992:23 s. 72. Lovgiver har altså ansett den generelle lovfesting av skyldkravet i strl. §§ 21-23 tilstrekkelig forutberegnelig. Skillet mellom simpel og grov uaktsomhet vil i alle tilfeller være en utpreget skjønnsmessig og konkret vurdering, slik at ulikhetene i kravet til uaktsomhet ikke kan sies å utgjøre en betydelig trussel mot borgernes mulighet til å innrette sin adferd.

Uklarheter i hvilket skyldkrav som gjelder for overtredelser av skipsgjenvinningsforskriften er følgelig ikke til hinder for at lovskravet etter Grl. § 96 er oppfylt.

6.3.4 Finnes en tilstrekkelig klar straffetrussel? Aktuelle straffereaksjoner og strafferamme

Forutsetningen for at lovgivningskompetanse kan delegeres til et forvaltningsorgan i form av forskrift, er at straffetrusselen fremgår av lov, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) s. 195.

Straffetrusselen må da fremgå av formell lov på en tilstrekkelig tilgjengelig og presis måte, jf. uttalelsene i The Sunday Times-dommen og Kommunikasjonskontroll-dommen.

Spørsmålet i det videre er om kravet til tilgjengelighet og presisjon er oppfylt for straffetrusselen ved brudd på skipsgjenvinningsforskriften.

For det første er det problematisk i relasjon til lovskravet at skipsgjenvinningsforskriften ikke selv innehar en bestemmelse som klargjør at overtredelser av forskriften er straffbart.

Forutberegnelighets- og rettssikkerhetshensyn tilsier at en borger skal kunne forutse at en handling kan medføre et straffansvar. Hvis ikke vil borgeren vanskelig kunne innrette sin adferd, og forutse "the consequences which a given action may entail", jf. The Sunday Times-dommen. Dette tilsier at lovskravet ikke er oppfylt.

Forutsatt at lovgiver har ment at overtredelser av forskriften skal være straffbare, foreligger det også betydelig tvil i relasjon til hvilken lovbestemmelse som utgjør straffehjemmelen, jf.

punkt 3.5.4. Dette er også problematisk ut fra de hensyn lovskravet skal ivareta, i hovedsak forutberegnelighets- og rettssikkerhetshensyn.

Skipsgjenvinningsforskriften har kun en generell henvisning til at forskriften er fastsatt med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 33, 36, 43 og 44 og forurensningsloven §§ 9, 12, 16, 31, 33, 49, 52a og 81. Ingen av de opplistede bestemmelsene er straffehjemler, men den interne systematikken i lovene gjør at overtredelser kan straffesanksjoneres etter hhv. skipssikkerhetsloven § 64 og forurensningsloven §§ 78 og 79.

Dersom skipsgjenvinningsforskriften inneholdt en bestemmelse om straffansvar, ville forurensningsloven § 79 (2) vært en aktuell straffehjemmel. Denne ville i så fall angitt en tilstrekkelig presis angivelse av den aktuelle straffereaksjonen, som er bøter. Når dette ikke er gjort, kan § 79 (2) imidlertid ikke tjene som lovhjemmel for straff.

Den andre aktuelle straffehjemmelen er skipssikkerhetsloven § 64, som kommer til anvendelse ved brudd på § 33 om "[d]riften av skipet". Den aktuelle straffereaksjonen er da "bøter eller fengsel inntil 2 år", som gir en klar angivelse av straffetrusselen. Her kommer imidlertid uklarheten i relasjon til hvilke brudd som faktisk faller inn under § 33 på spissen,¹⁰¹ som gjør at det for en alminnelig borger vil være vanskelig å forutse hvilke brudd som er underlagt et straffansvar, og hvilke som kun er underlagt administrative sanksjoner etter skipssikkerhetsloven § 36 jf. §§ 55 og 56.

Strafferammen i disse lovhjemlene varierer følgelig fra kun bøter, til bøter og fengsel inntil 2 år. Det vil klart nok være av betydning for et rettssubjekt å vite om overtredelser kun vil føre til bot, eller fengsel i opp mot 2 år. Dette kan f.eks. være avgjørende for om man risikerer et forsøksansvar etter strl. § 16, som krever at lovbruddet medfører fengsel i 1 år eller mer.

Det kan her trekkes paralleller til uttalelsen i Rt. 2014 s. 1105 (Kommunikasjonskontroll), hvor Høyesterett fremhever at "[d]et er ikke til å komme utenom at reglene for oppbevaring, innsyn og sletting er vanskelig tilgjengelige og temmelig uklare – og derfor også problematiske i lys av det lovkravet jeg redegjorde for innledningsvis." Skipsgjenvinningsforskriftens regulering av straffansvar er også vanskelig tilgjengelig og

¹⁰¹ Se punkt 3.5.4

uklar. Når det ikke i forskriften er angitt at overtredelser er straffbare og hvilke overtredelser dette gjelder, samt at eventuelle straffereaksjoner og strafferammer er av varierende karakter, kan man vanskelig si at borgeren er gitt mulighet ”to foresee, to a degree that is reasonable in the circumstances, the consequences which a given action may entail”, jf. The Sunday Times-dommen.

Når en selv ikke med nødvendig rådgivning kan forutse hvorvidt ens handlinger kan medføre et straffansvar, kan lovskravet ikke anses oppfylt. Ileggelse av et straffansvar ville da stride mot hensynet til forutberegnelighet og borgernes rettssikkerhet.

I lys av det strenge lovskravet som gjelder på strafferettens område, kan straffehjemmelen etter skipsgjenvinningsforskriften ikke anses å oppfylle de materielle kravene til hjemmelens tilgjengelighet og presisjon, jf. The Sunday Times-dommen og Rt. 2014 s. 1105 (Kommunikasjonskontroll). Lovskravet etter Grl. § 96 er følgelig ikke oppfylt.

6.3.5 Konsekvensen av at lovskravet ikke er oppfylt

Konsekvensen av at lovskravet etter Grl. § 96 ikke er oppfylt, er at et straffansvar ikke kan gjøres gjeldende ved brudd på skipsgjenvinningsforskriften.

Dersom det er ønskelig å håndheve brudd på skipsgjenvinningsforskriften med straff, må lovgiver komme på banen for å klargjøre straffansvaret. Ettersom de aktuelle lovhjemlene har klare straffereaksjoner, strafferammer og skyldkrav, er et alternativ at forvaltningsmyndigheten i skipsgjenvinningsforskriften angir at brudd på forskriften er underlagt et straffansvar, og presiserer hvilken bestemmelse som utgjør den aktuelle lovhjemmel. Alternativt må lovgiver vedta en tilsvarende spesialhjemmel som finnes ved brudd på avfallsforskriften i forurensningsloven § 79 (3).

7. Avsluttende refleksjoner - smutthull i regelverket

Som redegjørelsen i avhandlingen har vist, rekker straffansvaret ved brudd på regelverket for resirkulering av skip forholdsvis vidt. Likevel har vi sett at en rekke forhold ved det spesialiserte regelverket gjør håndheving problematisk. Dette gjør det mulig å finne smutthull, slik at dagens regelverk ikke tilfredsstillende klarer å få bukt med problemet med beaching og uforsvarlig håndtering av utrangerte skip.

Dels skyldes dette begrensninger i virkeområde, dels skyldes det kompliserte transaksjonsstrukturer som gir bevismessige problemer. Her er særlig den utbredte bruken av cash-buyers som mellomledd en kompliserende faktor. Andre salg, flaggskifter eller reposisjonering av skipet i forkant av skrapingen kan også bidra til å gjøre straffeforfølgning problematisk.

I del 6 har vi også sett at den nye skipsgjenvinningsforskriften ikke nødvendigvis oppfyller lovskravet etter Grl. § 96. Dersom en ønsker å straffeforfølge brudd på denne forskriften, må lovgiver eller forvaltningsmyndigheten komme på banen. Dette vil være et viktig skritt for å sikre en effektiv og reell etterlevelse av regelverket.

På den andre siden ser man en økende tendens til at aktører i bransjen stiller krav til forsvarlig resirkulering av skip.¹⁰² Banker og investorer stiller bl.a. betingelser til lån og finansiering ved at resirkulering skal skje etter gjeldende regelverk og internasjonale standarder. En rekke banker har i den sammenheng utarbeidet ”The Responsible Ship Recycling Standard”.¹⁰³ Slike krav kan til en viss grad bidra til å kompensere for mulighetene for omgåelse som ligger i regelverket.

Selv om det de siste årene er tatt en rekke skritt i retning av en mer miljømessig forsvarlig og sikker skipsgjenvinningsindustri, må det trolig oppstilles ytterligere krav og håndhevingsmekanismer for virkelig å få bukt med problemet med beaching og uforsvarlig håndtering av utrangerte skip.

¹⁰² Grieg, Brattli og Roscher (2019)

¹⁰³ Giske (2017)

8. Kilderegister

Lover:

Lov 17. mai 1814 Kongeriket Norges Grunnlov (Grunnloven)

Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)

Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)

Lov 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven)

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone (territorialfarvannsloven)

Lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven)

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Forskrifter:

Forskrift 1. juni 2004 nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften)

Forskrift 6. desember 2018 nr. 1813 om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger (skipsgjenvinningsforskriften)

Rundskriv:

RSR10-2018 Nye regler om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, Sjøfartsdirektoratet
19. desember 2018

EU-direktiver og forordninger:

Direktiv nr. 2008/98/EF om avfall og om oppheving av visse direktiver

Direktiv nr. 2008/99/EF om strafferettslig vern av miljøet

Forordning nr. 1013/2006 om overføring av avfall (grensekryssforordningen)

Forordning nr. 1257/2013 om gjenvinning av skip og om endring av forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (skipsgjenvinningsforordningen)

Konvensjoner og andre folkerettslige kilder:

Vedtekter for den internasjonale domstol (ICJ-statuttene) (1945)

Den europeiske menneskerettighetskonvensjon, med protokoller (EMK) (1950)

Wien-konvensjonen om traktatretten (Wien-konvensjonen) (1969)

De forente nasjoners havrettskonvensjon (HRK) (1982)

Basel-konvensjonen vedrørende kontroll med transport av farlig avfall (Basel-konvensjonen) (1989)

Den internasjonale konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip (Hong Kong-konvensjonen) (2009)

Roma-traktaten (Traktaten om Den europeiske unions virkemåte – TFEU) (2012)

Maastricht-traktaten (Traktaten om Den europeiske union – TEU) (2016)

Norske lovforarbeid:

NOU 1983:57 Straffelovgivningen under omforming: Straffelovkomisjonens delutredning I

NOU 1989:11 Straffansvar for foretak: Straffelovkomisjonens delutredning III

NOU 1992:23 Ny straffelov, alminnelige bestemmelser: Straffelovkomisjonens delutredning V

NOU 2002:4 Ny straffelov: Straffelovkomisjonens delutredning VII

NUT 1977:1 Utkast til lov om vern mot forurensning og forsøpling med motiver

Ot.prp.nr. 11 (1979-1980) Om lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)

Ot.prp.nr. 27 (1990-1991) Om lov om endringer i straffeloven m.m. (straffansvar for foretak)

Ot.prp.nr. 92 (1992-1993) Om lov om endringer i straffeloven (generalklausul om miljøkriminalitet)

Ot.prp.nr. 90 (2003-2004) Om lov om straff (straffeloven)

Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Ot.prp.nr. 22 (2008-2009) Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning)

Prop.67 L (2013-2014) Endringer i forurensningsloven og straffeprosessloven

Norsk rettspraksis:

Rt. 1973 s. 1 (Fædrelandsvennen)

Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I)

Rt. 2002 s. 1069

Rt. 2008 s. 1409 (Tilleggsskatt)

Rt. 2010 s. 1445 (Krigsforbrytelse)

Rt. 2010 s. 1608

Rt. 2013 s. 1025 (Norconsult)

Rt. 2014 s. 238 (Hønehauk)

Rt. 2014 s. 1105 (Kommunikasjonskontroll)

EMD-praksis:

(Tilgjengelig på lovdata.no og eur-lex.europa.eu)

EMD-1971-5100 *Case of Engel and others v. The Netherlands*

EMD-1974-6538 *Case of The Sunday Times v. The United Kingdom (No. 1)*

EMD-1988-14307 *Case of Kokkinakis v. Greece*

ECJ-praksis:

(Tilgjengelig på eur-lex.europa.eu)

Case C-6/00 *Abfall Sercive AG (ASA)*

Case C-116/01 *SITA EcoService Nederland BV*

Case C-241/12 and C-242/12 *Shell (joined cases)*

EFTA-praksis:

(Tilgjengelig på lovdata.no og eur-lex.europa.eu)

E-9/97 *Sveinbjörnsdottir*

E-4/01 *Karlsson*

E-1/07 *A*

Øvrig rettspraksis:

(Tilgjengelig på rechtspraak.nl)

The District Court of Rotterdam, case number 10/994550-15, 15. mars 2018

Bøker:

All, Jørgen, *Rettsstat og menneskerettigheter*, 5. utgave, Fagbokforlaget 2018

Andenæs, Johs., Georg Fredrik Rieber-Mohn og Knut Erik Sæther, *Alminnelig strafferett*, 6. utgave, Universitetsforlaget 2016

Bugge, Hans Cristian, *Norsk Lovkommentar: Forurensningsloven*, Rettsdata.no 22. mars 2018 (sist sett 8. mai 2019)

Gröning, Linda, Erling Johannes Husabø og Jørn Jacobsen, *Frihet, forbrytelse og straff*, 1. utgave, Fagbokforlaget 2016

Husabø, Erling Johannes, *Straffansvarets periferi*, Universitetsforlaget 1999, s. 1-270

Høivik, Knut, *Foretaksstraff: En analyse av ansvarskonstruksjonen og dens historiske, rettspolitiske og moralske forutsetninger*, Cappelen Damm Akademisk 2012

Kierulf, Anine, *Norsk Lovkommentar: Grunnloven*, Rettsdata.no 21. desember 2018 (sist sett 8. mai 2019)

Matningsdal, Magnus, *Norsk Lovkommentar: Straffeloven*, Rettsdata.no 1. januar 2019 (sist sett 8. mai 2019)

Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 5. utgave, Universitetsforlaget 2018

Sejersted, Fredrik, Finn Arnesen, Ole-Andreas Rognstad, Sten Foyen og Olav Kolstad, *EØS-rett*, 3. utgave, Universitetsforlaget 2011

Juridiske tidsskrift:

Graver, Hans Petter, "*Internasjonale konvensjoner som rettskilde*", LoR, 2003 s. 468-489

Moncayo, Gabriela Argüello, "*International law on ship recycling and its interface with EU law*", Marine Pollution Bulletin nr. 109 2016, s. 301-309

Strandbakken, Asbjørn, "*Grunnloven § 96*", Jussens Venner, 2004 s. 166-215

Ulfstein, Geir, "*Legal aspects of scrapping vessels: A study for the Norwegian Ministry of Environment*" 1999

Artikler:

Eide Kjæraas, Ane, *"Økokrim overtar Harrier-etterforskning"*, Kystverket 5. mai 2018 <https://www.kystverket.no/Nyheter/2018/januar/tide-carrier/> (sist sett 8. mai 2019)

Giske, Marit Elisabeth, *"DNB vil bidra til forbedret praksis ved opphugging av skip"*, DNB 31. mai 2017, <https://www.dnbnyheter.no/makro/dnb-vil-bidra-til-forbedret-praksis-ved-opphugging-av-skip/> (sist sett 8. mai 2019)

Grieg, Mattias, Kristin Nordland Brattli og Elisabeth Roscher, *"Dagens regelverk klarer ikke å få bukt med "beaching" "*", Dagens Næringsliv 19. februar 2019, <https://www.dn.no/innlegg/beaching/skipsfart/shipping/dagens-regelverk-klarar-ikke-a-fa-bukt-med-beaching/2-1-538740> (sist sett 8. mai 2019)

Henriksen, Sturla *"Sier nei til beaching av skip"*, Norges Rederiforbund 17. august 2015, <https://rederi.no/aktuelt/2015/nei-til-beaching-av-skip/> (sist sett 8. mai 2019)

Kielland, Kyrre W. og Ingeborg F. H. Karlsen, *"Rett og moral ved "beaching" av skip"*, Advokatfirmaet Ræder 10. august 2018, <https://www.raeder.no/aktuelt/rett-og-moral-ved-beaching-av-skip/> (sist sett 8. mai 2019)

Klevstrand, Agnete og Mads Randen, *"Reder Georg Eide siktes av Økokrim etter skipssalg"*, Dagens Næringsliv 10. august 2018 <https://www.dn.no/shipping/beaching/okokrim/arild-dyngeland/reder-georg-eide-siktes-av-okokrim-etter-skipssalg/2-1-392971> (sist sett 8. mai 2019)

Klevstrand, Agnete, *"Harrier" fikk doble sertifikater – norsk selskap siktet*", Dagens Næringsliv 13. august 2018, <https://www.dn.no/shipping/haugesund/aqualis-offshore/okokrim/harrier-fikk-doble-sertifikater-norsk-selskap-siktet/2-1-395215> (sist sett 8. mai 2019)

Klevstrand, Agnete, *"Forsikringsagenten Skuld Marine Agency siktet i "Harrier"-saken"*, Dagens Næringsliv 17. august 2018, <https://www.dn.no/shipping/skuld-marine-agency/stale-hansen/okokrim/forsikringsagenten-skuld-marine-agency-siktet-i-harrier-saken/2-1-400355> (sist sett 8. mai 2019)

Klevstrand, Agnete, *"To nye skip dumpet på strand"*, Dagens Næringsliv 27. januar 2019, <https://www.dn.no/shipping/to-nye-skip-dumpet-pa-strand/2-1-528720> (sist sett 8. mai 2019)

Klevstrand, Agnete, *"Shippingadvokater om "beaching": -Det må koste å handle uetisk"*, Dagens Næringsliv 19. februar 2019 <https://www.dn.no/shipping/shippingadvokater-om-beaching-det-ma-koste-a-handle-uetisk/2-1-546162> (sist sett 8. mai 2019)

NGO Shipbreaking Platform *"Press Release: Platfom publishes list of ships dismantled worldwide in 2018"*, 30. januar 2019 <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2018/> (sist sett 8. mai 2019)

NGO Shipbreaking Platform, *"A global issue"*, ukjent dato(a), <https://www.shipbreakingplatform.org/> (sist sett 8. mai 2019)

NGO Shipbreaking Platform, *"Why ships are toxic"*, ukjent dato(b), <https://www.shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/why-ships-are-toxic/> (sist sett 8. mai 2019)

Randen, Mads og Anders Nybakken Kvale, "Åtte skip på strendene", Dagens Næringsliv 5. oktober 2018, <https://www.dn.no/shipping/herbjorn-hansson/nordic-american-tankers/francesca-carlsson/atte-skip-pa-strendene/2-1-430873> (sist sett 8. mai 2019)

Reusch, Christian, "Beaching of vessels: Risk of criminal liability for contributors" 2. oktober 2018, <https://svw.no/en/news/news/2018/oktober/beaching-of-vessels--risk-of-criminal-liability-for-contributors/> (sist sett 8. mai 2019)

Øvrige kilder:

EU-kommisjonen, "Communication from the European Commission to the Council - An assessment of the link between the IMO Hong Kong Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships, the Basel Convention and the EU waste shipment regulation", 12. mars 2010, COM/2010/0088 (sist sett 8. mai 2019) (Tilgjengelig på lovdata.no)

EU-kommisjonen, "Shipbreaking: Updated list of European ship recycling facilities to include six new yards", 6. desember 2018, https://ec.europa.eu/info/news/shipbreaking-updated-list-european-ship-recycling-facilities-include-six-new-yards-2018-dec-06_en (sist sett 8. mai 2019)

European Maritime Safety Agency (EMSA), "Ship recycling", ukjent dato, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/ship-recycling.html> (sist sett 8. mai 2019)

Go Shipping & Management Inc, "Demolition Market", 8. april 2019, <https://www.go-shipping.net/demolition-market> (sist sett 8. mai 2019)

Grieg Green, "The recycling business", ukjent dato, <https://grieggreen.com/the-recycling-business/> (sist sett 8. mai 2019)

International Labour Organization (ILO), "Ship-breaking: a hazardous work", (ukjent dato) https://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS_110335/lang--en/index.htm (sist sett 8. mai 2019)

International Maritime Organization (IMO), "The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships", ukjent dato, <http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx> (sist sett 8. mai 2019)

Nordic American Tankers, "Fleet", ukjent dato, <http://www.nat.bm/fleet/> (sist sett 8. mai 2019)

Rapport COP7, "Report of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal", 2004 UNEP/CHW.7/33 (sist sett 8. mai 2019) (Tilgjengelig på basel.int)

Regjeringen, "EUs skipsgjenvinningsforordning", EØS-notatbasen 20. desember 2018, <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2012/okt/eus-skipsoffhuggingsforordning/id2433908/> (sist sett 8. mai 2019)

Sarraf, Maria, Frank Stuer-Lauridsen, Milen Dyoulgerov, Robin Bloch, Susan Wingfield og Roy Watkinson, *"Ship breaking and recycling industry in Bangladesh and Pakistan"*, Rapport No 58275-SAS fra The World Bank desember 2010, <http://documents.worldbank.org/curated/en/872281468114238957/pdf/582750ESW0Whit1LIC1011098791web1opt.pdf> (sist sett 8. mai 2019)

Secretariat of the Basel Convention, *"Parties to the Basel Convention on the Control of transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal"*, ukjent dato, <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx> (sist sett 8. mai 2019)