

Helgeland politidistrikt
Postboks 570,
8651 Mosjøen

Oslo, 22. september 2009

Anmeldelse av kapteinen på M/S Yamaska for overtredelse av skipssikkerhetsloven

Miljøstiftelsen Bellona anmelder med dette kapteinen på M/S Yamaska for overtredelse av skipssikkerhetsloven § 37 første ledd bokstav a, jf. § 65 første ledd bokstav a).

1. Bakgrunn for anmeldelsen

Lasteskipet M/S Yamaska lå onsdag 9. september på Nesnaflaket utenfor Handnesøya på Helgelandskysten. Det blåste full storm (60 knop) fra sørvest i området. Yamaska slet seg fra ankerfortøyningene og kom i drift mot land. Kapteinen varslet ikke norske myndigheter om at skipet var i drift. Fartøyet hadde 2-300 tonn tungolje og 45 tonn diesel ombord. Det ser ikke ut til at Yamaskas fremdriftsmaskineri var operativ under hendelsen og situasjonen ble avverget av at slepebåten Boa Hårek kom til unnsetning og forhindret at Yamaska grunnstøtte.

Denne situasjonen utgjorde en stor risiko for grunnstøting med påfølgende fare for forurensning. Et oljeutslipp som følge av en grunnstøting ville medført alvorlig forurensning av store kystområder nordover Helgelandskysten. Under de rådende værforhold ville ikke eksisterende oljevernutstyr vært i stand til å håndtere olje på sjø.

2. Straffbarhetsvilkår

Skipssikkerhetsloven § 65 første ledd bokstav a, setter straff for en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt;

”vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav a til å sørge for at det foretas varsling, tiltak og etterfølgende rapport ved forurensning i henhold til kravene i § 34 annet ledd med forskrifter,”

Etter § 37 første ledd bokstav a skal skipsføreren sørge for at;

”det varsles umiddelbart om forurensning eller fare for forurensning og settes i verk rimelige tiltak for å hindre slik forurensning eller begrense virkningen av den, samt at etterfølgende rapport innsendes, jf. § 34 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,”

2.1.1.1 Objektive vilkår

Som det fremgår av det ovenstående slet Yamaska seg fra fortøyningene og kom i drift med betydelige mengder tungolje om bord. Motorene skal heller ikke ha virket. Det ble ikke varslet

myndighetene om at skipet var i drift. Bellona mener på denne bakgrunn at lovens objektive vilkår for straff er oppfylt.

2.2 Subjektive vilkår

Skipssikkerhetsloven § 65 første ledd bokstav a, setter som vilkår for straff at overtrederen har handlet forsettlig eller grovt uaktsomt. Etter hva Bellona kjenner til var kapteinen klar over at skipet var i drift, at motoren ikke virket og at det var sterk vind.

Med hensyn til faren for grunnstøting og påfølgende oljeutslipp når et skip driver i sterk vind med ødelagt motor, må det kunne kreves at kapteinen varsler myndighetene om situasjonen. Det må kunne stilles strenge krav til kapteinens håndtering i slike situasjoner. Det er av største viktighet at sjøfolk har rutiner og prosedyrer for å varsle myndighetene i slike situasjoner slik at forurensning unngås. Bellona er av den oppfatning at kapteinen ikke ønsket assistanse fra slepebåten Boa Hårek på grunn av krav om bergelønn og at det var grunnen til at han ikke varslet om hvilken situasjon skipet befant seg i. I så fall har kapteinen handlet forsettlig.

Bellona mener på bakgrunn av det overstående at også lovens subjektive vilkår for straff er oppfylt.

3. Særskilte forhold

Utslipp av tungolje fra skip som havarerer er et betydelig belastning på miljøet rundt. Spesielt er fugler sårbare for å få olje på seg, og i de fleste tilfeller hvor det skjer dør fuglen. Det finnes mange eksempler på miljøkatastrofer som følge av grunnstøtinger, nå sist i Langesund hvor skipet Full City gikk på grunn.

4. Straffeforfølging og begjæring av påtale

4.1.1.1 Straffeforfølging

Miljøstiftelsen Bellonas prinsipielle syn er at helse- og miljøvernlovgivningen må håndheves aktivt, og at lovbrudd som kan føre til skade på naturmiljøet og folks helse må straffes. Kapteinen må derfor ilegges straff i medhold av skipsikkerhetsloven § 65 første ledd bokstav a.

En straff må være slik at den vil ha allmenn- og individualpreventiv effekt overfor sjøfolk som håndterer skip som kan medføre en forurensningsfare ved for eksempel en grunnstøting.

Forurensning som følge av slike ulykker er et alvorlig problem, og det er dermed viktig å skjerpe aktsomheten og rutiner ved varsling. Dette gjelder i særdeleshet i et område hvor et utslipp kan få så store konsekvenser for fuglelivet..

Med vennlig hilsen

Christine M. Karlsen
Avdelingsleder Forurensning og avfall

Miljøstiftelsen Bellona	Besøksadresse:	Telefon:	Bankgiro:	Foretaksnummer:
Boks 2141 Nordregate 2	2323 4600	6045 05 32579		948778599
Grünerløkka	Grünerløkka	Telefax:	Postgiro:	e-mail: bellona@bellona.no
0505 OSLO	Oslo	2238 3862	0801 2431369	http://www.bellona.no

Miljøstiftelsen Bellona Besøksadresse: Telefon: Bankgiro: Foretaksnummer:
Boks 2141 Nordregate 2 2323 4600 6045 05 32579 948778599
Grünerløkka Grünerløkka Telefax: Postgiro: e-mail: bellona@bellona.no
0505 OSLO Oslo 2238 3862 0801 2431369 <http://www.bellona.no>