

Justitiedepartementet
Enheten för immaterialrätt och transporträtt
103 33 Stockholm

Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14)

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att Sverige ska tillträda dels 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen), dels 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

Transportstyrelsen noterar att utredningen saknar närmare information om hur upplysningar om hamnarnas anmälningspliktiga gods ska lämnas till Transportstyrelsen samt en uppskattning om Transportstyrelsens kostnader.

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning att ett tillträde till HNS-konventionen bör ske vid en tidpunkt då andra, ur konkurrenssynpunkt, jämförliga stater tillträder konventionen, men framhåller att ett genomförande av HNS-konventionen i svensk rätt avsevärt förbättrar statens möjlighet att hållas skadelös då Transportstyrelsen genomför åtgärder för att undvika eller begränsa förorening på redaren bekostnad då denne saknar ekonomiska resurser. Transportstyrelsen anser att bunkerkonventionen bör tillträdas snarast möjligast.

Transportstyrelsen noterar att utredningen inte innehåller någon information om vem som ska utfärda de föreslagna stickprovskontrollerna för att kontrollera att fartyg har HNS-certifikat respektive bunkeroljecertifikat, samt information om vilka konsekvenser som följer om fartyg saknar certifikat.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att Sverige ska tillträda dels HNS-konventionen, dels bunkerkonventionen. Transportstyrelsen anser att det är

viktigt att det finns ett heltäckande regelverk som reglerar skadeståndsskyldigheten för miljöskada och välkomnar att skyddet för den skadelidande stärks.

3.4 HNS-utredningens förslag samt 5.4 förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen

Transportstyrelsen noterar att det i HNS-utredningens förslag föreslogs att uppgifter om anmälningspliktigt gods från hamnar skulle lämnas till Sjöfartsverket, men att detta ansvar i den nya utredningen flyttats över till Transportstyrelsen som också förelås få möjlighet att förelägga mottagare av HNS-gods att inkomma med information om mängden avfall som tagits emot. Transportstyrelsen noterar också att utredningen saknar en redogörelse för vilka kostnader som kan uppstå i samband med administreringen av informationsmottagningen och analysen av den erhållna informationen. Transportstyrelsen håller det dock inte för omöjligt att myndighetens kostnader kan komma att öka i detta avseende, men anser det i dagsläget vara svårt att göra en regelrätt uppskattning av kostnaderna då det är oklart vad informationen ska användas till. Ur ett miljörättsligt perspektiv välkomnar Transportstyrelsen att information om mottagande av farliga ämnen ska lämnas och statistik föras.

3.8 och 4.5 Allmänna överväganden

Vad avser tidpunkten för Sveriges tillträde till HNS-konventionen framhåller utredningen att denna bör beslutas av regeringen och anpassas till en tidpunkt då andra, ur konkurrenssynpunkt, jämförbara stater tillträder konventionen. Regeringen bör även besluta tidpunkten då Sverige ska tillträda bunkerkonventionen även om tidpunkten för denna är mindre viktig. Transportstyrelsen noterar att till dags datum har 14 stater, varav tre EU-stater, tillträtt HNS-konventionen. Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning att ett tillträde till konventionen inte ska ske vid en tidpunkt som påverka svenska redares konkurrensförmåga negativt, men noterar samtidigt att ett genomförande av HNS-konventionen i svensk rätt avsevärt förbättrar statens möjlighet att hållas skadelös då Transportstyrelsen genomför åtgärder för att undvika eller begränsa förorening på redaren bekostnad då denne saknar ekonomiska resurser. I Betänkande SOU 2011:82 Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg föreslogs att Transportstyrelsen skulle få disponera ett särskilt konto för att vidta sådana åtgärder.

Angående Sveriges anslutning till bunkerkonventionen noterar Transportstyrelsen att konventionen redan är i kraft och tillämpas av flera stater. Av EU-staterna är det endast Portugal och Sverige som inte har tillträtt konventionen. Mot denna bakgrund förordar Transportstyrelsen ett skyndsamt tillträde. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att hela EU

tillämpar samma miljöskyddsregler och upplever att det idag finns negativa konsekvenser av att stå utanför konventionen. Svenska redare påverkas negativt genom att de tvingas vända sig till andra flaggstatsadministrationer för att erhålla ett certifikat. Transportstyrelsen kan inte heller uppfylla sina åtaganden, inom ramen för Paris MoU, att utföra hamnstatskontroller avseende konventionens krav på utländska fartyg som angör Sverige.

4.7 Ekonomiska och andra konsekvenser, 5.1 förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) samt 5.2 förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009)

Enligt det föreslagna 10 kap. 25-26 §§ samt 11 kap. 13-14 §§ sjölagen ska svenska och utländska fartyg som uppfyllt sin försäkringsplikt ha ett bunkeroljecertifikat respektive ett HNS-certifikat ombord. Certifikaten föreslås kontrolleras genom stickprovskontroller. Utredningen går inte närmare in på vilken myndighet som ska utföra denna kontroll och hur den ska gå till, men mot bakgrund av att Transportstyrelsen idag utför liknande kontroller avseende andra konventioner förutsätter Transportstyrelsen att myndigheten även kommer att göras ansvarig för att kontrollera att ansvarsförsäkring finns för svenska och utländska fartyg i denna fråga. Det framgår inte heller av utredningen vad konsekvensen skulle bli för fartyget för det fall det saknar ett föreskrivet certifikat. Fartyg som saknar andra föreskrivna certifikat kan beläggas med nyttjandeförbud. Transportstyrelsen förutsätter att samma möjlighet föreligger om bunkeroljecertifikat och HNS-certifikat saknas.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf sjöfartsdirektör Erik Eklund, chefen för rättsenheten Anna Törnqvist, chefen för rättssektionen Adam Löf, Anna Petersson, tf chef fartygstekniska enheten och jurist Andrea Ahlberg, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
GD-stabschef