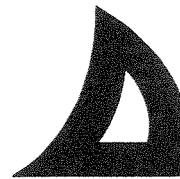


FRAKTFARTYGSFÖRENINGEN RF RAHTIALUSYHDISTYS RY



Justitieministeriet
Lagstiftningsråd Leena Halila
Pb 25
00023 STATSRADET

Mariehamn 2004-03-26

30.03.2004
ad 20.11.2003
04021:00/2003
davo

Ärende: Ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg.

Med hänvisning till Justitieministeriets brev 22.03.2004 i rubricerade ärende meddelar Fraktfartygsföreningen såsom begärt utlåtande högaktningsfullt följande.

Vi ser det som nödvändigt att införa åtgärder för förhindrandet av planerade oljeutsläpp. Vi önskar dock ge några kommentarer till de enskilda paragraferna i lagförslaget.

19b §

Är det förenligt med havsrättskonventionen att Finland inför sanktionsmöjligheter och bötesstraff i sin ekonomiska zon? Om så är fallet skall finska fartyg och alla andra fartyg oberoende av flagg behandlas enligt enahanda villkor.

I ett utlåtande 2001 till Trafikministeriet meddelade vi som vår åsikt att Finland har ingen orsak att motsätta sig Förenta Nationernas bestämmelser om bildandet av ekonomiska zoner. Däremot bör Finland tidtabellsmässigt harmonisera ikraftträdandet av aktuell lagstiftning med övriga FN-nationer. Speciellt viktigt är att vi inte vidtar några som helst åtgärder förrän Sverige, Ryssland och Estland med vilka Finland har angränsande vattendrag, vidtagit motsvarande harmoniseringsåtgärder i sina respektive lagstiftningar. I lagförslaget hänvisas det i detaljmotiveringarna på ett flertal ställen till åtgärder vidtagna i Sverige, men inte med ett ord om vilka åtgärder som vidtagits i Ryssland och Estland.

Eftersom ett nytt regelverk för ersättning av skada, förorsakad av förorening genom olja, är det viktigt att angripa rätt saker. Det skall inte vara möjligt för någon i den logistiska kedjan att frånta sig sitt ansvar. Regelverket skall knyta upp de aktörer som de facto bär ansvaret för hurudant tonnage som befraktas. För att uppnå en kursändring mot en hållbar utveckling för ökad sjösäkerhet krävs ett skärpt ansvar för lastägare och deras ombud så att det inte skall vara intressant att befrakta s.k. "sub-standard" fartyg (Erika II- och Prestige-fallen). Arbetsgruppen har en aning blåögd inställning till problematiken eftersom man anser det tillräckligt att bötfälla rederiet och befälhavaren. Det kommer fullt ut att utnyttjas av oseriösa befraktare med undermåligt tonnage.

Begreppet "betydande skada" (huomattava vahinko) har införts men arbetsgruppen ger ingen närmare definition. Handlar det om 100 liter, 1.000 liter eller 10.000 liter och hur skall en läckande packbox bedömas? Dessutom måste utsläppet enligt förslaget vara farligt för den finska kustlinjen. Innebär detta att vid sydliga vindar är alla utsläpp farliga men vid nordliga vindar är det OK att tömma bilgar och sludge-tankar? Vi är synnerligen tveksamma till arbetsgruppens överdrivet juridiska infallsvinkel som urholkar den praktisk-tekniska delen.

19c §

Denna paragraf har enbart skrivits halvvägs. De är självklart att avgiften skall graderas enligt fartygets storlek. Men den borde ytterligare graderas enligt fartygstyp. Är det rimligt att ett tankfartyg och ett torrlastfartyg har samma avgift? Ett tankfartyg med fyllda sludge-tankar är potentiellt farligare än ett torrlastfartyg. Arbetsgruppen måste således antingen entydigt definiera begreppet "betydande skada" eller separera de olika fartygskategorierna.

19d §

Här är arbetsgruppen definitivt på rätt spår. Det är till alla parter fördel om ett fartyg själv kan anmäla ett oavsiktligt oljeutsläpp. I ett prejudicerande fall i Sverige 1.12.2003 riktar Kalmar Tingsrätt skarp kritik mot Kustbevakningen som anses ha varit okänslig när man krävt en vattenföroreningsavgift på SEK 113.700 av det holländska fartyget "Coral Isis" ägare. Enligt Kustbevakningen hade fartyget släppt ut några hundratal liter olja i Östersjön i slutet av oktober. Domstolen menar att det rör sig om en olyckshändelse och att befälet ombord lojalt följt de regler som gäller och gjort allt för att förhindra att olja läcker ut i vattnet. Att Kustbevakningen tillämpat avgiftsbestämmelserna på det sätt man gjort står enligt domstolen i direkt strid mot de intressen som lagstiftningen har för att skydda miljön. Man konstaterar att om det blir känt i sjöfartskretsar att avgifter kan dömas ut i fall som detta, är risken uppenbar att liknande incidenter överhuvudtaget inte anmäls. Därmed upphävde man den vattenföroreningsavgift som Kustbevakningen krävt.

19e och 19f §§

Det stora problemet kommer att vara de fartyg som passerar Finlands ekonomiska zon. År 1995 diskuterades ett isbrytarsamarbete mellan Finland och Ryssland samt möjligheten för S:t Petersburgstrafiken att vintertid utnyttja Porkkala – Santio farleden. En av orsakerna varför detta projekt lades i malpåse var att de passerande fartygen inte hade något ombud i Finland. Det skulle i praktiken bli omöjligt att inkassera farleds- och lotsningsavgifter.

Motsvarande problematik kommer tillämpningen av lagförslaget att stöta på. Vi undrar också hur länge Finlands regering har kurage att låta vår kustbevakning störa Primorsk-trafiken? Vi är sålunda skeptiska till möjligheterna att tillämpa 19f § i sin helhet.

19g , 19h, 19i, 19j, 19k och 19l §§

Vi understöder förslaget till nominering av en särskild domstol. Men samtidigt framhäver vi vikten av att det finns åklagare med särskild kompetens och erfarenhet. Dessa ärenden kan inte skötas rutinmässigt utan kräver särskilda kunskaper om sjöfart samt att ett internationellt samarbetsnätverk upprättas.

FRAKTFARTYGSFÖRENINGEN RF


Olof Widén
VD