

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 33/2009 rd

Regeringens proposition om godkännande av de reviderade bilagorna I och II till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och av 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg och med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagorna och konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till miljöskyddslag för sjöfarten, lag om bekämpning av oljeskador och lagar om ändring av vissa lagar som har samband med dessa

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 17 november 2009 en proposition om godkännande av de reviderade bilagorna I och II till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och av 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg och med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagorna och konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till miljöskyddslag för sjöfarten, lag om bekämpning av oljeskador och lagar om ändring av vissa lagar som har samband med dessa (RP 248/2009 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har miljöutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (MiUU 39/2009 rd) återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Lolan Eriksson och regeringsråd Minna Kivimäki, kommunikationsministeriet
- miljöråd Olli Pahkala och överinspektör Merja Huhtala, miljöministeriet
- sjösäkerhetsexpert Tom Lundell, inrikesministeriet
- sjöfartsöverinspektör Jorma Kämäräinen, Sjöfartsverket
- miljöjurist Leena Eränkö, Finlands Kommunförbund
- biträdande direktör Kirsti Tarnanen-Sariola, Finlands Hamnförbund
- sjökaptan, expert Jukka Kantola, Rederierna i Finland.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- justitieministeriet
- Finlands miljöcentral.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner den reviderade bilaga I om förhindrande av oljeförorening och reviderade bilaga II om skadliga flytande ämnen till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg på de punkter dessa hör till Finlands behörighet. De reviderade bilagorna godkändes av Internationella sjöfartsorganisationen IMO i oktober 2004. Revisionen av bilaga I innehåller främst tekniska ändringar. I bilaga II ändrades systemet för klassificering av farliga ämnen, och dessutom gjordes vissa tekniska preciseringar.

Regeringen föreslår också att riksdagen antar lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagorna som hör till området för lagstiftning. Propositionen innehåller också förslag till de ändringar som de reviderade bilagorna medför i den totalrevidering av lagstiftningen om marint miljöskydd som ingår i denna proposition.

Enligt förslaget ska riksdagen också godkänna 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg till den del bestämmelserna ligger inom Finlands behörighet. Konventionen ingicks på en diplomatkonferens i London i oktober 2001. Det föreslås även att riksdagen ska anta en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftning. Vidare innebär förslaget att de ändringar görs som konventionen kräver i den föreslagna totalrevideringen av lagstiftningen om marint miljöskydd.

Genom den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg förbjuds påförande på fartyg av tennorganiska föreningar som verkar som biocider. Samtidigt införs möjligheten att även förbjuda andra skadliga påväxthindrande system på fartyg i enlighet med de förfaranden som anges i konventionen. Finland undertecknade konventionen med vissa förbehåll för godkännandet i juni 2002.

Propositionen innebär också en lagteknisk reformering av lagstiftningen om skydd av den marina miljön så att bestämmelserna om utsläpp

av skadliga ämnen vid normal drift av fartyg föreslås ingå i en ny miljöskyddslag för sjöfarten och bestämmelserna om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor i en separat lag om bekämpning av oljeskador. Detta innebär att man genom dessa lagar utfärdar nya bestämmelser som är lagtekniskt förenliga med grundlagen och dessutom effektiva och välfungerande med avseende på målen för det marina skyddet. Sakinnehållet kommer huvudsakligen att förbli oförändrat. Strukturen på lagstiftningen ändras så att man i framtiden ska kunna införliva internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt EG-rättsakter i vår nationella lagstiftning på ett tydligare sätt än för närvarande. Samtidigt upphävs lagarna om förhindrande av miljöförorening från fartyg och om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land, inbegripet ändringar. I förslaget beaktas också de ändringar som följer av den föreslagna omorganiseringen av trafikförvaltningen.

De reviderade bilagorna I och II trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. Finland har meddelat IMO att ändringarna kommer att träda i kraft för Finlands del först efter ett uttryckligt samtycke.

Den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg trädde i kraft internationellt den 17 september 2008. För Finlands del kommer den att träda i kraft tre månader efter dagen för deponeringen av godkännandeinstrumentet.

Lagarna om sättande i kraft av de reviderade bilagorna I och II är avsedda att sättas i kraft genom en förordning av republikens president så snart som möjligt efter antagandet.

Lagen om sättande i kraft av konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av republikens president samtidigt som konventionen träder i kraft internationellt för Finlands del.

Miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om bekämpning av oljeskador och övriga lagar i anslutning till totalrevideringen avses träda i kraft

den 1 januari 2010 genom en förordning av statsrådet, dvs. samtidigt som lagstiftningen om en omorganisering av trafikförvaltningen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Sammantaget sett anser utskottet propositionen vara behövlig och ändamålsenlig. Utskottet tillstyrker lagförslagen, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Enligt information till utskottet är syftet med propositionen att tydliggöra lagstiftningen särskilt med avseende på struktur och lagteknik. Däremot förblir innehållet mestadels oförändrat. Genom propositionen lyfts de centrala rättigheterna och skyldigheterna och bl.a. myndigheternas befogenheter på tillbörligt sätt upp på lagnivå. Det generella målet är att åstadkomma ett lagstiftningspaket för miljöskyddet inom sjöfarten som är effektivt och fungerande såväl i lagtillämpnings- som övervakningshänseende.

Miljöskyddet inom sjöfarten har till följd av sjöfartens internationella karaktär företrädesvis ordnats utifrån internationella avtal och Östersjökommissionens (HELCOM) rekommendationer och delvis utifrån EU-direktiv. Den föreslagna nya miljöskyddslagen för sjöfarten innehåller förbud mot och begränsning av utsläpp från fartyg i deras normala drift. Det handlar om lagstiftning som också ska tillämpas på inrikes fart och på insjöområdet. I lagen om bekämpning av oljeskador föreskrivs det bl.a. om hur olje- och kemikalieutsläpp från fartyg ska bekämpas. Propositionen uppges även på denna punkt i stort sett motsvara den gällande lagstiftningen vad innehållet beträffar.

Men propositionen innehåller en del innehållsliga preciseringar. Exempelvis tydliggörs tillämpningsområdet i fråga om insjötrafik och inrikes fart, genomförs EU:s svaveldirektiv på lagnivå, införs nya regler för avfallshanteringsplaner för hamnar och preciseras bestämmelserna om obligatorisk avlämning av avfall och bl.a. straffbestämmelserna. I propositionen har beaktats ämbetsverksreformen inom trafikförvalt-

ningen så att de av Sjöfartsverkets uppgifter som hänförs till den föreslagna lagstiftningen överförs på Trafiksäkerhetsverket. På denna punkt är propositionen enligt utskottets mening korrekt.

Utskottet vill med enfass påpeka hur viktiga sjötransporterna är för Finlands näringsliv och försörjningsberedskap. Vi är totalt beroende av sjötransporter som fungerar året runt. Av exporten går 90 och av importen 70 procent sjövägen. I Finlands havskluster, som består av den marina industrin och sjöfarts- och hamnnära funktioner, ingår ca 2 900 företag, kommunala hamnar medräknade.

Med hänsyn till sjöfartens centrala roll är utskottet helt överens med miljöutskottet om att regeringens proposition är ett betydelsefullt lagstiftningspaket som riksdagen har fått beklagligt lite tid på sig för att behandla då önskemålet är att lagarna ska träda i kraft redan den 1 januari 2010.

Under sakkunnigutfrågningen framgick det att alla centrala aktörer inte blev hörda i beredningsfasen. Därför är det viktigt, menar utskottet, att alla centrala branschaktörer hörs när förordningar och föreskrifter bereds.

Utsläpp och utsläpps begränsningar

Miljöutskottet påpekar i sitt utlåtande att det fortfarande förekommer oräkneliga oljeutsläpp till havs och att det inte kan klarläggas var de har sitt ursprung. De observerade olagliga oljeutsläppen i Östersjön har varierat mellan 200 och 800 per år, men enligt miljöutskottet är utsläppen i verkligheten ännu fler. Utskottet påpekar för kommunikationsutskottet att detta med fördel kan fundera på en höjning av oljeutsläppsavgifterna i framtiden för att de ska få större förebyggande effekt. Kommunikationsutskottet är

helt inne på samma linje som miljöutskottet och anser att det med det snaraste bör kartläggas och utvärderas vilka effekter en eventuell höjning av utsläppsavgiften får och hur höjningen kunde genomföras.

För havsskyddet är det viktigt att inte bara kunna begränsa de egentliga oljeutsläppen utan också andra avloppsvattenutsläpp från fartyg såsom toalettavfall, gråvatten och ballastvatten. Passagerarfartygen på Östersjön producerar årligen över 1,5 miljarder liter gråvatten som till övervägande del hamnar i havet orenat. Enligt information till utskottet håller man under finsk ledning på att i enlighet med HELCOMs handlingsplan för Östersjön arbeta fram ett förslag riktat till Internationella sjöfartsorganisationen IMO om förbud för passagerarfartyg att släppa ut orenat toalettavfall i Östersjön. IMO har mycket viktig roll i och med att dess beslut är bindande för alla Östersjöstater.

Utifrån erhållen information anser utskottet att de föreslagna bestämmelserna om utsläpp och utsläppsbegränsningar är i sin ordning men att det förutom förbud också krävs beslut och samarbete mellan samtliga Östersjöstaterna för att få bukt med utsläppen av avloppsvatten och skadliga ämnen. Det behövs också en gemensam policy att enligt gemensamt överenskomna villkor ta emot skadliga ämnen i hamnar och se till att mottagningssystemet har en adekvat kapacitet. Det vore angeläget att också sjöfartländerna i Finlands närområde, såsom Ryssland och Estland satsar starkt på att minska utsläppen och minska sjöfartens negativa miljöeffekter.

Svavelutsläppen från fartyg påverkar besättningens och kustbornas hälsa och medverkar till reduceringen i fiskstammarna och försurningen i havet. Tack vare IMO:s nya bestämmelser om svavelutsläpp, som inte beaktats i den aktuella propositionen, kan kvalitetskraven för bränsle stramas åt och partikelutsläppen därmed minskas. Sakkunniga hävdar att utsläppsminskingsprojekten, som i sig är värda att stödja, kommer att leda till högre bränsle- o.a. kostnader för rederierna och vidare till extra kostnader för vår utrikeshandel. Svavelhalten i bränsle kommer internationellt att sänkas från nuvarande 4,5 pro-

cent med siktet inställt på det övergripande målet 0,5 procent. Östersjön och Nordsjön hör till de s.k. SECA-områdena, där maximigränsen just nu ligger på 1,5 procent och där svavelhalten så småningom ska fås ner ända till 0,1 procent. Kostnadmässigt räknar man med sänkningen av svavelhalten från 1,5 till 0,1 procent kommer att generera en tilläggskostnad på ca 800 miljoner euro för vårt näringsliv. Nivån 0,5 procent som godkänts för en lång rad andra havsområden skulle medföra avsevärt mindre extrakostnader, eftersom vissa kalkyler ger en tilläggskostnad på ca 540 miljoner euro om halten sänks från 0,5 till 0,1 procent.

Utskottet vill poängtera att när man framöver avtalar om internationella begränsningar om utsläpp till havs måste man absolut se till att skyldigheterna blir rättvisa vad kostnadseffekterna beträffar och att de inte drastiskt försämrar konkurrensvillkoren för ett visst lands aktörer. Utskottet föreslår ett uttalande där

riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att mildra effekterna, om den planerade minskningen av svavelutsläppen leder till oskäliga kostnader för det finländska näringslivet.

Oljeolyckor och oljebekämpningsberedskap

Fartygstrafiken på Finska viken och Östersjön har ökat kraftigt, vilket lett till att även olycksrisken ökat. Den största miljörisken för Östersjön och inte minst för Finska viken utgör de ökade oljetransporterna. De kan leda till en omfattande oljekatastrof som rubbar havsekosystemet för långa tider. Oljetransporterna och de minst lika riskabla kemikalietransporterna på Finska viken håller på att öka, och vissa bedömare tror att de 2015 redan kommer att uppgå till 250 miljoner ton. I olycksförebyggande syfte måste man bl.a. se till att övervakningssystemen för sjötrafiken fungerar, att lotsningen håller hög klass, att den nationella oljebekämpningskapaciteten är fullgod och att det internationella samarbetet löper. Förutom oljetransporterna har också passagerartrafiken ökat markant på Östersjön. Enligt databasen AIS (Automatic Identification

System) rörde sig 413 774 fartyg på Östersjön 2007. Av dem var 69 335 tanker- och 43 215 passagerarfartyg. Den livliga passagerarfartygstrafiken och övriga fartygstrafiken och de korsande rutterna bidrar till att öka olycksrisken.

Det är inte bara tankerfartyg som kan förorsaka oljeolyckor. När det i sig ytterst angelägna kravet på dubbla skrov träder i kraft 2010 kommer det inte att gälla gamla fartyg som fortfarande är i trafik. Den risk dessa fartyg innebär måste alltså beaktas i framtiden. Utskottet vill poängtera hur viktig isbrytningen är i krävande vinterförhållanden för att fartyg med brett skrov ska kunna röra sig. Finlands miljöcentral är nationellt ansvarig oljebekämpningsmyndighet som ingått avtal om användning av oljebekämpningsfartyg med bl.a. marinen, gränsbevakningsväsendet och Rederiverket. Också räddningsverken spelar en framträdande roll i oljebekämpningen; inom vissa havsområden är räddningsverkets fartyg i praktiken det viktigaste till buds stående fartygsmaterielet för oljebekämpning.

Den höja olycksrisken innebär att Finland måste upprätthålla en fullgod oljebekämpningsberedskap, framhåller utskottet.

Efterbehandlingen av oljeskador

Efter de egentliga oljebekämpningsinsatserna kan det följa en mycket lång och arbetsam efterbehandlingsfas. Enligt den föreslagna 3 § avses med efterbehandling bekämpning av oljeskador för att rengöra och iståndsätta mark, grundvatten och kustområden som förorenats av olja, efter det att de nödvändiga bekämpningsåtgärderna för att begränsa skadan och samla upp oljan har genomförts.

Syftet med förslaget uppges vara att precisera kommunens skyldighet beträffande efterbehandlingen, eftersom det har rätt oklarhet om uppgiftsfördelningen mellan räddningsväsendet och kommunen och för att det inte ska uppstå situationer där ingen tar hand om efterbehandlingen. Miljöutskottet vill att kommunikationsutskottet ser till att ansvarsförhållandena inte blir så

oklart angivna att det hämmar en effektiv oljebekämpning.

Enligt 5 § 3 mom. i den gällande lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) och lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) ska olika kommunala myndigheter och inrättningar i förekommande fall ha hand om efterbehandlingen av oljeskador. Enligt vad utskottet erfarit ändras propositionen alltså inte på kommunernas uppgifter i efterbehandlingen. Kommunen kan enligt propositionen avtala med andra kommuner eller med räddningsväsendet inom området om att tillsammans fullgöra efterbehandlingskyldigheten eller lägga ut uppgiften på entreprenad. Närings-, trafik- och miljöcentralen styr och samordnar efterbehandlingen när skadan sträcker sig över flera kommuners område.

Enligt propositionen kommer efterbehandlingen in i bilden först efter att de nödvändiga bekämpningsåtgärderna för att begränsa skadan och samla upp oljan har genomförts, dvs. när oljan inte längre medför ytterligare risk för förorening av miljön. I den föreslagna 24 § föreskrivs det att det är ledaren för bekämpningsarbetet som fattar beslut om när det är dags att övergå till efterbehandling. Ledaren måste emellertid före beslutet förvissa sig om att de kommunala myndigheterna har tillräcklig beredskap för efterbehandlingen.

Samarbetet mellan de bekämpningsmyndigheterna uppges vara A och O i insatserna mot oljeskador och särskilt vid stora olyckor. Det har påpekats för utskottet att det inte går att dra en entydig och uttömmande tidsgräns i lagen mellan oljebekämpning och efterbehandling, bland annat av den anledningen att ingen olycka är den andra lik. Utskottet anser följaktligen att regleringen av ansvarsförhållandena är en tillräckligt exakt kompromiss för att oljebekämpningen ska fungera och myndighetssamarbetet löpa.

Från sakkunnighåll har det också påpekats att kommunerna inte borde påföras den föreslagna skyldigheten vid efterbehandlingen av oljeskador bl.a. av den anledningen att i synnerhet de små kustkommunerna inte nödvändigtvis har de resurser eller expertis som krävs för uppdraget.

Vissa sakkunniga föreslog närings-, trafik- och miljöcentralen eller räddningsverket för uppgiften. Men åsikterna gick i sär också om dessa myndigheters lämplighet för uppgiften. Informationen till utskottet visar att efterbehandlingen inte blir någon lätt sits för kommunerna men att det trots allt är rationellast att ge uppdraget åt dem.

Kommunens kostnader för efterbehandlingen betalas av den som åsamkat skadan eller dennes försäkringsgivare. Om det inte går att spåra vem som åsamkat skadan eller det visar sig att denna är betalningsoförmögen, har kommunen rätt att få ersättning från oljeskyddsfonden. Det är viktigt, menar utskottet, att de myndigheter som är involverade i oljebekämpning har möjlighet att med stöd av 11 § i lagen om oljeskyddsfonden också få förskottsersättning för utgifterna för bekämpning och återställande, för det kan underlätta den ekonomiska situationen t.ex. när det tar mycket lång tid att reda ut vem som är den ansvariga för skadan.

Avfallshanteringen i småbåtshamnar

När det gäller avfallshanteringen i småbåtshamnar medför 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten den ändringen att det krävs godkännande för småbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner i stället för det anmälningsförfarande som varit praxis hittills. Utfrågade sakkunniga har hävdad att detta leder till en tyngre förvaltning och behov av mer resurser. Enligt information till utskottet kräver det direktiv som nu genomförs att avfallshanteringsplanerna godkänns, så här ges inget nationellt svängrum.

Sakkunniga har också påpekat att i och med förslaget får kommunens miljöskyddsmyndigheter en ny uppgift, att godkänna avfallshanteringsplaner. Miljöutskottet konstaterar i sitt utlåtande att i det rådande svåra ekonomiska läget blir reformen tung för kommunerna om staten inte anvisar några som helst tilläggsresurser för ändamålet. Utan god samordning i hela landet och

tillräckligt utförliga anvisningar kan förfarandet dessutom bli brokigt. De kommunala miljömyndigheterna har under årens lopp påförts den ena uppgiften efter den andra och har redan nu för mycket jobb. Miljöutskottet konstaterar att man mycket väl kunde överväga att låta den statliga regionala miljömyndigheten ha kvar befogenheten att fatta beslut i saken eller alternativt upprätta ett registreringssystem i kommunens regi som regelbundet ses över.

Avfallshanteringen i småbåtshamnar uppges emellertid vara nära kopplad till den avfallshantering som kommunen ordnar enligt avfallslagen. Dessutom är många kommuner själva ägare till småbåtshamnar och kontrollerar redan nu som ett led i övervakningen av avfallshanteringen att hamnarna följer avfallshanteringsplanerna. Utskottet känner stor oro för skärgårdskommunernas ekonomi när uppgifterna blir fler. Det är inte alls bra att ge nya uppgifter åt kommunerna utan att samtidigt förse de med tilläggsresurser. Med den givna informationen anser utskottet propositionen vara lämplig med avseende på själva uppgiften men anser att kommunerna bör kunna ta ut en avgift för den uppgift lagen påför dem.

Kommunala avgifter

I 13 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten förslås en bestämmelse om avgifter till statliga myndigheter för myndighetsuppgifter. En del sakkunniga och även miljöutskottet har ansett det viktigt att också kommunerna får ta ut avgifter för utförda uppgifter i motsvarighet till kostnaderna enligt en taxa som de godkänner.

Kommunikationsutskottet ser det som angeläget att också kommunala myndigheter ges samma lagfästa rätt som statliga myndigheter att ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för de i propositionen angivna uppgifter de utfört. Utskottet föreslår att förslaget kompletteras med en bestämmelse om detta.

Detaljmotivering

4. Miljöskyddslag för sjöfarten

1 kap. Allmänna bestämmelser.

2 §. Definitioner. I den finska texten finns en överlops rubrik mellan punkt 37 och 38. Utskottet föreslår att den stryks. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

7 kap. Förhindrande av luftföroreningar från fartyg.

10 §. Försök med nya reningsmetoder. I den finska texten anges i 3 mom. felaktigt Liikenteen turvallisuusviranomaisen. Utskottet föreslår att namnet korrigeras till det korrekta Liikenteen turvallisuusvirasto. Korrigeringen påverkar inte den svenska texten.

13 kap. Särskilda bestämmelser.

1 §. Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar. I paragrafen föreskrivs om avgifter som staten tar ut för myndighetsavgifter. Utskottet finner det angeläget att också kommunala myndigheter kan ta ut avgifter på samma grunder för täcka kostnaderna för myndighetsavgifter. Utskottet föreslår att till slutet av 1 mom. läggs en bestämmelse om att kommunerna kan ta ut en avgift för myndighetsavgifter enligt denna lag med tillämpning av grunder som motsvarar lagen om grunderna för avgifter till staten. Grunderna för avgiften anges närmare i en taxa som kommunen godkännt.

2 §. Behörighetsvillkor och utnämning av inspektör samt kraven på god förvaltning. Enligt information till utskottet måste behörighetsvillkoren för en utsedd inspektör inte bara regleras i lag utan också närmare i förordning. Utskottet föreslår i slutet av 1 mom. ett bemyndigande att

utfärda närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för en utsedd inspektör genom förordning av statsrådet.

11. Lag om ändring av 2 och 3 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

Utskottet föreslår utifrån erhållen utredning att också 1 mom. i 3 § ska ändras så att där korrekt hänvisas till lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Dessutom föreslår utskottet en följdändring av ingressen.

16. Lag om ändring av 4 § i sjöräddningslagen

Lagförslaget är identiskt med lagförslag 3 i RP 185/2009 rd som behandlas samtidigt i riksdagen och förslås träda i kraft samtidigt som det nu aktuella lagförslaget. För att samordna förslagen föreslår utskottet att lagförslag 16 förkastas.

Förslag till beslut

Kommunikationsutskottet föreslår

att riksdagen godkänner de förnyade bilagor som har fogats till den ena konventionen till den del de hör till Finlands behörighet, och

att riksdagen godkänner den andra konventionen till den del den hör till Finlands behörighet,

att lagförslag 1—3, 5—10, 12—15 och 17 godkänns utan ändringar,

att lagförslag 4 och 11 godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att lagförslag 16 förkastas och.

att ett uttalande godkänns.

Utskottets ändringsförslag

4.

Miljöskyddslag för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.	4 kap.
Allmänna bestämmelser	Förhinderande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg
1 § (Som i RP)	1—10 § (Som i RP)
2 §	
<i>Definitioner</i>	5 kap.
I denna lag avses med: (1—37 punkten som i RP)	Förhinderande av utsläpp av toalettavfall från fartyg
(Som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten.) (38—50 punkten som i RP)	1—7 § (Som i RP)
3—7 § (Som i RP)	6 kap.
2 kap.	Förhinderande av utsläpp av fast avfall från fartyg
Förhinderande av oljeutsläpp från fartyg	1—6 § (Som i RP)
1—10 § (Som i RP)	7 kap.
3 kap.	Förhinderande av luftförorening från fartyg
Oljeutsläppsavgift	1—9 § (Som i RP)
1—17 § (Som i RP)	10 §
	<i>Försök med nya reningsmetoder</i>
	(1 och 2 mom. som i RP) (3 mom. som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten.)

11—15 § (Som i RP)	
8 kap.	
Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg	
1—3 § (Som i RP)	
9 kap.	
Mottagning av avfall i hamn	
1—8 § (Som i RP)	
10 kap.	
Avlämning av avfall i hamn	
1—5 § (Som i RP)	
11 kap.	
Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud om fara	
1—3 § (Som i RP)	
12 kap.	
Tillsyn och förvaltningstvång	
1—18 § (Som i RP)	

13 kap.	
Särskilda bestämmelser	
1 §	
<i>Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar</i>	
På avgifter för myndighetsbeslut och myndigheters kontrollåtgärder enligt denna lag tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om <i>avgifter som statliga myndigheter tar ut</i> utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. <i>Kommunerna kan ta ut en avgift för myndighetsavgifter enligt denna lag med tillämpning av grunder som motsvarar lagen om grunderna för avgifter till staten. Grunderna för avgiften till kommunen anges närmare i en taxa som kommunen godkännt.</i> (2—4 mom. som i RP)	
2 §	
<i>Behörighetsvillkor och utnämning av inspektör samt kraven på god förvaltning</i>	
Trafiksäkerhetsverket ska vid utseende av en inspektör följa de bestämmelser om behörighetsvillkor samt godkännande och återkallande av utnämning som föreskrivs om utsedd besiktningssman i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (/). <i>Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda inspektörer utfärdas genom förordning av statsrådet.</i> (2 och 3 mom. som i RP)	
3—12 § (Som i RP)	

11.

Lag

om ändring av 2 och 3 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1 punkten
samt 3 § 1 och 2 mom.,
av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lagen 55/2002, som följer:

2 §
(Som i RP)

3 §

Övrig lagstiftning

Angående fartygs sjövärdighet, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt om fartygs besiktning gäller vad som bestäms i lagen om fartygs tekniska säkerhet och

säker drift av fartyg (/) och lagen om fartygs-personal och säkerhetsorganisation för fartyg (/) samt vad som bestäms och föreskrivs med stöd av dem. (Ny)

Förutom i denna lag stadgas om tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av miljöförorening från fartyg i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i RP)

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att mildra effekter-

na, om den planerade minskningen av svavelutsläppen leder till oskäligen kostnader för det finländska näringslivet.

Helsingfors den 3 december 2009

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Kalle Jokinen /saml
Jyrki Kasvi /gröna

Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf
Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Pertti Salovaara /cent
Janne Seurujärvi /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula .