

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, fartygsregisterlagen, lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet och lagen om marin utrustning ändras.

Genom de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten genomförs EU:s reviderade fartygsavfallsdirektiv. De föreslagna ändringarna gäller framför allt småbåtshamnar, fiskehamnar samt hamnar som används av förbindelsefartyg och vattenbussar. Kraven på avfallshantering och upprättandet av en avfallshanteringsplan utvidgas för en stor del av dessa hamnar. Fartygsavfallsdirektivet förutsätter även ändringar i fartygsavfallets avgiftssystem och i bestämmelserna avseende befrielse. Dessutom utvidgas tillämpningsområdet och bestämmelsen om oljeutsläppsavgift att omfatta även insjöområdet och bestämmelsen om oljelastöverföring till att omfatta övriga skadliga och farliga laster och avfallsöverföringar samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat. I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås även ändringar som preciserar svaveldirektivets genomförande i Finland samt ändringar som begränsar tillämpningen av barlastvattenbestämmelsen till vissa fartyg som tillhandahåller isbryartjänster för Trafikverket.

Vid sidan av det som nämns ovan föreslås ändringar i hänvisningarna till EU:s lagstiftning i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg samt lagens definition av traditionsfartyg och att det i lagen införs bestämmelser som behövs för genomförandet av direktivet om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Dessutom föreslås i fartygsregisterlagen ändringar i fråga om kopian av registreringsansökans åtkomsthandling och registermyndighetens skyldighet att radera fartyget från registret. I propositionen föreslås även att det i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet görs ändringar som hänför sig till säkerhetskontroll av fartyg som utförs av klassificeringssällskap. Dessutom föreslås vissa tekniska ändringar i lagen om marin utrustning.

Propositionen hänför sig till den andra tilläggsbudgeten för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och lagen om marin utrustning avses träda i kraft den 28 juni 2021. I lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås dock vissa övergångsbestämmelser genom vilka ikraftträdandet av de kommande kraven för hamnar och fartyg senareläggs. Lagarna om ändring av fartygsregisterlagen och lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beredning	5
2 Fartygsavfallsdirektivets mål och huvudsakliga innehåll	6
3 Nuläge och bedömning av nuläget	8
3.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn	8
3.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift	10
3.3 Bestämmelsen om svavelhalten i marina bränslen	11
3.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle	11
3.5 Tillämpningen av bestämmelsen om barlastvatten på isbrytare	13
3.6 Fartygssäkerhetslagen	13
3.7 Fartygsregisterlagen	14
3.8 Lagen om sjöfartsskydd	16
3.9 Lagen om marin utrustning	17
4 Förslagen och deras konsekvenser	17
4.1 De viktigaste förslagen	17
4.1.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn	17
4.1.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift	20
4.1.3 Precisering av bestämmelsen om genomförandet av svaveldirektivet	21
4.1.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle	22
4.1.5 Lämnande av fartyg som tillhandahåller isbrytjänster åt Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen	23
4.1.6 Fartygssäkerhetslagen	23
4.1.7 Fartygsregisterlagen	24
4.1.8 Lagen om sjöfartsskydd	24
4.1.9 Lagen om marin utrustning	25
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	25
4.2.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn	25
4.2.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift	32
4.2.3 Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet	33
4.2.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle	33
4.2.5 Lämnande av fartyg som tillhandahåller isbrytjänster för Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen	35
4.2.6 Fartygssäkerhetslagen	36
4.2.7 Fartygsregisterlagen	36
4.2.8 Lagen om sjöfartsskydd	37
4.2.9 Lagen om marin utrustning	38
5 Alternativa handlingsvägar	39
5.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn	39

5.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift.....	39
5.3 Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet.....	39
5.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle	40
5.5 Lämnande av vissa fartyg som tillhandahåller isbryartjänster åt Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen	40
5.6 Fartygssäkerhetslagen	40
5.7 Fartygsregisterlagen	41
5.8 Lagen om sjöfartsskydd	41
5.9 Lagen om marin utrustning	41
6 Remissvar	41
7 Specialmotivering	53
7.1 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	53
7.2 Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	89
7.3 Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	91
7.4 Lag om ändring av 4 § i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet.....	94
7.5 Lag om ändring av lagen om marin utrustning	94
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	95
8.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn	95
8.2 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle	97
9 Ikraftträdande.....	98
10 Verkställighet och uppföljning	98
11 Förhållande till andra propositioner.....	99
11.1 Samband med andra propositioner.....	99
11.2 Förhållande till budgetpropositionen	100
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	100
LAGFÖRSLAG	102
1. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	102
2. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	137
3. Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	140
4. Lag om ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet	142
5. Lag om ändring av lagen om marin utrustning	143
BILAGOR.....	144
PARALLELLTEXTER	144
1. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	144
2. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	207
3. Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	211
4. Lag om ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet	213
5. Lag om ändring av lagen om marin utrustning	214
FÖRORDNINGSUTKAST	215
Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten	215

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 (nedan *fartygsavfallsdirektivet*) om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG antogs den 17 april 2019. Genom fartygsavfallsdirektivet förnyades bestämmelsen om avlämning av avfall från fartyg i unionen som antagits genom direktivet 2000/59/EG (nedan *gamla fartygsavfallsdirektivet*). Nationellt har fartygsavfallsbestämmelserna genomförts med bestämmelserna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). I och med förnyelsen av unionens fartygsavfallsbestämmelse måste även den nationella lagstiftningen uppdateras och ändringarna i den nationella lagstiftningen ska träda i kraft senast den 28 juni 2021.

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås även ändringar som grundar sig på observationer av de verkställande myndigheterna, intressentgrupperna eller unionens myndigheter. Behovet av komplettering av genomförandebestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (nedan *svaveldirektivet*) framkom i samband med revisionen av genomförandet av svaveldirektivet som Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan *EMSA*) genomförde i Finland år 2018. Utvidgandet av bestämmelsen i kap. 2 a i miljöskyddslagen för sjöfarten till att förutom oljelastöverföringar även omfatta överföring av övriga skadliga och farliga laster och avfall samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat grundar sig särskilt på observationer av myndigheter som ansvarar för olje- och kemikaliebekämpning och på noteringen i regeringens proposition 3/2017 rd om att beredningen av en utvidgning av bestämmelsen om leverans av bränsle och andra än mineralbaserade oljor utan dröjsmål ska inledas efter propositionen i fråga. Begränsningen av tillämpningen av bestämmelsen om barlastvatten på vissa isbrytare grundar sig på myndigheternas initiativ.

De föreslagna ändringarna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009, nedan *fartygssäkerhetslagen*), hänför sig till genomförandet av unionens lagstiftning. Behovet av specificering av traditionsfartygets definition framkom å sin sida i samband med det tekniska genomförandet av ändringarna år 2019.

Genom ändringarna som föreslås i fartygsregisterlagen (512/1993) korrigeras sådana olägenheter i den nuvarande lagstiftningen som upptäcktes äventyra en fortsatt godstransport inom sjöfarten utan avbrott under covid-19-pandemin. Förslagen om de temporära undantagen i lagstiftningen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde överlämnades till riksdagen i april 2020 (RP 62/2020 rd) och de trädde i kraft den 1.6.2020. Propositionen innefattade temporärt avsedda förslag med avseende på 20 och 27 § i fartygsregisterlagen som under de exceptionella förhållandena temporärt möjliggjorde undantag i kravet på åtkomsthandling i original eller en kopia som bestyrkts av notarius publicus. I den här propositionen föreslås att möjligheten att förete en kopia ska bli permanenta i alla situationer. Åtkomsthandlingen i original eller som bestyrkts av notarius publicus ska dock företas myndigheterna i efterhand inom utsatt tid. Dessutom föreslås att registermyndigheterna är skyldig att radera ett fartyg från registret ifall fartygets ägare inte inom utsatt tid i efterhand företer en behövlig utredning över lagligheten av sitt förvärv.

På samma sätt som de föreslagna ändringarna i fartygsregisterlagen föreslås ändringar i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004, nedan *lagen om sjöfartsskydd*) så att den för Finland viktiga trafiken till havs ska kunna fortgå smidigt trots exceptionella förhållanden som covid-19-pandemin. Även ändringen i lagen om sjöfartsskydd som föreslagits i den här propositionen var en del av regeringens proposition till riksdagen om de temporära undantagen i lagstiftningen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde (RP 62/2020 rd). Den temporära ändringen trädde i kraft den 1.6.2020 och var i kraft till den 31.12.2020. I den här propositionen föreslås att ändringen ska bli permanent eftersom både branschen och kommunikationsministeriet har upplevt att ändringen varit användbar och önskar att den ska bli permanent.

Bakgrunden till de föreslagna ändringarna i lagen om marin utrustning (1503/2011) är myndigheternas observationer om bestämmelsens ändringsbehov.

1.2 Beredning

Beredningen av fartygsavfallsdirektivet

Unionens fartygsavfallsbestämmelse grundar sig å sin sida på Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s protokoll av år 1978 som hänför sig till den internationella konventionen av år 1973 om förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar (nedan *MARPOL-konventionen*). I och med skärpningarna och övriga ändringar i den gamla MARPOL-konventionen efter att fartygsavfallsdirektivet antagits var direktivets tillämpningsområde och definitioner inte längre helt i linje med bestämmelsen i MARPOL-konventionen. På grundval av kommissionens REFIT-utvärdering¹ av det gamla fartygsavfallsdirektivet har genomförandet och övervakningen av direktivet varit problematisk. De största problemen hänför sig till mottagningsanordningarnas tillräcklighet i hamnarna, avlämningen av avfall från fartyg till hamnarnas mottagningsanordningar och administrativ börda som bland annat beror på att medlemsländerna tolkat direktivets centrala begrepp och förfaranden på olika sätt. I REFIT-utvärderingen konstaterades att en del av bristerna som identifierats i direktivet endast kan åtgärdas genom en granskning av lagstiftningen i direktivet och därför inledde kommissionen en konsekvensbedömning.

Kommissionen gav sitt förslag till förnyelse av det gamla fartygsavfallsdirektivet den 16.1.2018.² Förslaget behandlades genom medbeslutandeförfarande i rådets förberedande organ och i Europaparlamentet. Förslaget behandlades i rådets arbetsgrupp för sjöfart under år 2018. Under förhandlingarnas gång informerades riksdagen om förslaget genom en U-skrivelse.³ I förhandlingarna strävade Finland efter att trygga en hög nivå på miljöskyddet. Finland understödde kommissionens förslag om att förenhetliga bestämmelsen inom hela unionen särskilt med avseende på bestämmelser om undantag och avgiftssystem. Riksdagens miljöutskott ansåg direktivförslaget vara nödvändigt med avseende på miljöskyddet och fäste i sitt utlåtande⁴ uppmärksamhet på övervakningen av hamnarnas avfallshantering och behovet av att säkerställa tillämpningen av systemet med ingen specialavgift även i fortsättningen. Miljöutskottet ansåg det problematiskt att undantagssystemet begränsas till trafik inom unionen. Kommunikationsutskottet å sin sida ansåg att förenhetligandet av bestämmelsen inom unionen

¹ COM (2016) 168

² COM (2018) 33, konsekvensbedömning SWD/2018/22 final

³ U 8/2018 rd

⁴ KoUU 7/2018 rd

samt mellan unionen och den internationella bestämmelsen var bra.⁵ Kommunikationsutskottet fäste även uppmärksamhet vid att man med avseende på avfallet som hanteras och tas emot även ska beakta dess lämplighet för det regionala avfallshanteringssystemet.

Europaparlamentets talman och rådets ordförande undertecknade direktivet den 17.4.2019 och det publicerades i unionens officiella tidning den 7.6.2019.

Beredningen av propositionen

Beredningen av ändringarna i den nationella lagstiftningen som fartygsavfallsdirektivet förutsätter inleddes vid kommunikationsministeriet då direktivet hade publicerats i Europas officiella tidning. Fartygsavfallsdirektivet hör till både kommunikationsministeriets och miljöministeriets ansvar eftersom kommunikationsministeriet ansvarar för lagstiftningen av sjöfarten och miljöministeriet för lagstiftningen av avfallshantering. Direktivets genomförande och regeringens proposition har annars också beretts under ledning av kommunikationsministeriet. Med avseende på beredningen av genomförandet av fartygsavfallsdirektivet har ett tätt samarbete utförts med särskilt miljöministeriet och Transport- och kommunikationsverket. I beredningen har beroende på ämne även jord- och skogsbruksministeriet, utrikesministeriet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, Egentliga Finlands närings-, trafik- och miljöcentral och Trafikledsverket deltagit.

Under beredningen har intressentgrupper hörts två gånger i sjöfartens intressentgruppsnätverk och dessutom har representanter för centrala intressentgrupper, såsom hamnar, rederier, båtförare och fiskare samt kommuner, hörts separat särskilt om genomförandet av fartygsavfallsdirektivet.

Utkastet till regeringens proposition har varit på remiss den 5.11–17.12.2020. Remissammandraget kan laddas ned på statsrådets webbsida för Lagberedning och utveckling.⁶ En kompletterande remissbehandling av regeringens proposition ordnades den 1–12.2.2021 eftersom det i den fortsatta beredningen av miljöskyddslagen för sjöfarten gjordes betydande ändringar och det var nödvändigt att höra intressentgrupperna. På grund av ändringarna i kommunernas arbetsuppgifter behandlades propositionen i delegationen för kommunal ekonomi och förvaltning.

2 Fartygsavfallsdirektivets mål och huvudsakliga innehåll

Genom fartygsavfallsdirektivet strävar man att säkerställa att hamnarna i unionens medlemsländer har tillgång till adekvata mottagningsanordningar för mottagande av avfall från fartyg och att avfallet avlämnas vid dessa. På så sätt strävar man efter att undvika att avfall från fartyg hamnar i havet och därmed förebygga förorening och nedskräpning av haven samt skador som dessa medför för den marina miljön och hälsan. Genom fartygsavfallsdirektivet förenhetligas ytterligare EU-lagstiftningen med Internationella sjöfartsorganisationens MARPOL-konvention. Genom unionens fartygsavfallsdirektiv regleras dock verksamheten både i hamnarna och på fartygen medan MARPOL-konventionen närmast berör fartyg.

Precis som det gamla fartygsavfallsdirektivet gäller direktivet som nu genomförs adekvata mottagningsanordningar i hamnarna, hamnarnas mottagnings- och hanteringsplan för avfall, rapporteringsförfarande avseende fartygsavfall, avlämning av avfall i hamnen, avgifter som tas

⁵ KoUU 7MiUU 8/2018 rd

⁶ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2019>

ut av fartyg och undantag. Genom det nya fartygsavfallsdirektivet strävar man efter att åtgärda problempunkter i det gamla direktivet som identifierats i REFIT-utvärderingen som beskrivs ovan i 1.2.1. Det förnyade direktivet är därför betydligt mer detaljerat än det gamla direktivet.

I bedömningen av adekvata mottagningsanordningar i hamnarna preciseras faktorer som ska beaktas, dvs. i praktiken hamnarnas separata insamlingskrav. Innehållskraven för avfallens mottagnings- och hanteringsplaner är likaså mer detaljerade än tidigare. Bestämmelserna om avlämning av avfall från fartyg har specificerats och utvidgats. Till skillnad från tidigare föreskrivs i det nya fartygsavfallsdirektivet om kvitto för avlämning av avfall.

Bestämmelsen om avgiftssystemet förnyades så att den för det fasta avfallens del grundar sig på en indirekt avgift, dvs. det så kallade "ingen specialavgift"-systemet, som grundar sig på rekommendationerna i konventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö (nedan *HELCOM*) som redan följs på Östersjöområdet. Dessutom ska hamnarna i fortsättningen bevilja rabatter till fartyg i närtrafik och till "miljövänliga" fartyg, dvs. sådana som genererar mindre avfall. Villkoren för undantag från krav i direktivet och krav avseende undantagsintyg har också specificerats. Fartyg i närtrafik kan under vissa förutsättningar ansöka om undantag från direktivets skyldigheter. Bestämmelsen har ändrats för dessa fartyg och som följd behöver man inte längre ansöka om undantag i nuvarande utsträckning vilket minskar rederiernas och myndigheternas administrativa börda utan att öka belastningen på miljön. Övervakningssystemet effektiviseras också. Övervakningen riktas till femton procent av alla fartyg som årligen anlägger hamnarna i medlemsländerna. Dessutom förutsätter direktivet att fartygens inspektionsskyldighet utvidgas till bland annat fritidsbåtar. Kraven på informations-, övervaknings- och tillsynssystemet har även specificerats.

Med stöd av fartygsavfallsdirektivet har kommissionen fått befogenhet att anta genomförandeakter för att specificera bestämmelserna i direktivet. För det första kan kommissionen i enlighet med artikel 7.4 andra stycket anta genomförandeakter för metoder för beräkningen av tillräcklig särskild lagringskapacitet. I enlighet med artikel 8.5 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet har kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter för att definiera fartygens miljövänlighetskriterier som avses i punkt 5 b, och i enlighet med punkt 7 andra stycket befogenhet att anta genomförandeakter som fastställer metoder för övervakningsuppgifterna och formatet för rapporteringen avseende volymen och kvantiteten av avfall, som samlats i nätet under fiskeinsatser. Dessutom kan kommissionen med stöd av artikel 11.2 andra stycket om medlemsländernas inspektionsåtaganden anta genomförandeakter för att fastställa unionens riskbaserade målinriktningsmekanism. Genomförandeakterna bereds i kommissionens undergruppfartygsavfalls för forumet för hållbar sjöfart i Europa (European Sustainable Shipping Forum). Arbetet har inletts och författningarna bedöms bli klara sommaren 2021.

Majoriteten av fartygsavfallsdirektivets bestämmelser är tämligen detaljerade och ger inte medlemsländerna mycket spelrum. Det finns ett litet nationellt spelrum för tillämpningen av bestämmelserna enligt direktivet på vissa områden och vissa fartyg, såsom hamnarnas ankarplatser och fartyg som används i hamntjänster. Enligt direktivet kan medlemsstaten tillåta att en gemensam mottagnings- och hanteringsplan för avfall utarbetas för två eller flera hamnar eller att undantagsplaner utarbetas för vissa små hamnar. Kraven på utvärderingen av adekvata mottagningsanordningar, innehållet i mottagnings- och hanteringsplanerna och avlämningen av avfall är tämligen detaljerade men de praktiska arrangemangen kring avfall har överlämnats till medlemsstaternas och hamnarnas egen bedömning.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn

Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn har genomförts nationellt enligt bestämmelserna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) och 7 och 8 kap. i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten. Bestämmelsen grundar sig på det gamla fartygsavfallsdirektivet, MARPOL-konventionens bestämmelser och på HELCOMs rekommendationer. Den nationella fartygsavfallsbestämmelsen som grundar sig på HELCOMs rekommendationer är bland annat med avseende på avgiftssystemet strängare än det gamla fartygsavfallsdirektivet och MARPOL-konventionen. På Östersjöområdet har man till exempel kommit överens om det så kallade "ingen specialavgift"-systemet på grundval av vilket storleken på avfallsavgifterna som tas ut av fartygen inte får vara beroende av den avlämnade mängden avfall. Då avlämningen av avfall inte medför extra kostnader är inte fartygen ekonomiskt sporrade till att släppa ut avfallet i havet. I Finland tillämpas "ingen specialavgift"-systemet på oljehaltiga avfall, fasta avfall förutom lastrester och på toalettavfall.

Bestämmelsen i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten har tillämpats på alla hamnar, dvs. platser eller geografiska områden som har utrustats så att de i regel kan ta emot fartyg, inklusive fiskefartyg och fritidsbåtar. En plats eller ett område där konstruktioner och tjänster som är avsedda för fartyg och där användarantalet och avfallsmängden är små anses dock inte vara en hamn. Bestämmelsen har inte tillämpats på småbåtshamnar med under 50 platser. Bestämmelsen har inte heller tillämpats på små fiskehamnar eller bryggor som används av landsvägsfärjor, förbindelsefartyg och vattenbussar. För närvarande omfattas fiskehamnarna av kraven i 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten men en stor del av fiskehamnarna är så små att bestämmelserna inte tillämpas på dessa. Enligt uppgifterna från NTM-centralerna har bestämmelserna om fiskehamnarna dock inte tillämpats konsekvent. En del av de stora fiskehamnarna som lastar upp till miljontals kilo fångst per år har inte någon avfallshanteringsplan och å andra sidan har en del av de väldigt små fiskehamnarna med en fångstmängd på tusentals kilo en avfallshanteringsplan som är godkänd av närings-, trafik- och miljöcentralen. Uppskattningsvis har några hundratals hamnar en avfallshanteringsplan. Dessa utgörs närmast av handelssjöfartens hamnar, småbåtshamnar med minst 50 båtplatser och större fiskehamnar. Det finns inte tillgång till uppgifter om hamnarnas antal eftersom det tillsvidare inte är möjligt att få sammanställd information om hamnarnas avfallshantering från miljöskyddets datasystem. Antalet uppskattas dock vara totalt minst fyrahundra.

Det finns dryga 60 handelssjöfartshamnar i Finland. Alla dessa har en avfallshanteringsplan som godkänts av en behörig myndighet, dvs. närings-, trafik- och miljöcentralen. Enligt myndigheternas uppskattning fungerar mottagningsarrangemangen i handelssjöfartshamnarna huvudsakligen bra. Hamnarna har fasta mottagningsanordningar för åtminstone en del av avfallsfraktionerna som avlämnas från fartygen som använder hamnarna. Om hamnen inte har mottagningsanordningar för någon avfallsfraktion, såsom lastutrymmets tvättvatten, kommer fartyget vanligtvis överens om avfallshanteringen med avfallshanteringsföretaget. I kontakten mellan fartyget och hamnen används vanligtvis skeppsklarerare, dvs. så kallade agenter som gör anmälningar för fartygets del, såsom förhandsanmälan av avfall, och vidarebefordrar å sin sida information till fartyget om hamnens tjänster.

Enligt uppgifter som tillhandahållits av branschaktörerna finns det sammanlagt kring 1300 småbåtshamnar i Finland. Enligt meteorologiska institutets uppskattning finns det kring 250⁷ småbåtshamnar med minst 50 platser längs kusten, men enligt uppgifter från kommunerna torde antalet vara större. Det finns inga uppgifter om antalet hamnar belägna vid insjöarna som omfattas av bestämmelserna. På grundval av uppgifterna från enkäten som skickats till hamnarna har minst 330 småbåtshamnar en avfallshanteringsplan. Småbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner godkänns av den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten. Mottagning av avfall har dock arrangerats i fler hamnar än detta eftersom kravet på en avfallshanteringsplan nuförtiden endast gäller småbåtshamnar med minst 50 båtplatser eller vinterförvaringsplatser. Avfallshanteringen bedöms särskilt vara arrangerad i många båtklubbars hemmahamnar med mindre än 50 platser och i gästbåts- och servicehamnar.

I statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten föreskrivs att småbåtshamnar med minst 50 platser ska ordna mottagning för toalettavfall, oljehaltiga avfall och blandningar, fast avfall och farligt avfall. Under beredningen strävade man efter att utreda småbåtshamnarnas avfallshantering och kostnaderna därav genom riktade enkäter till hamnarna samt uppgifter som samlats in från avfallshanteringsföretagen. På grundval av svaren verkar det som att alla småbåtshamnar inte har samlat in fraktioner enligt kraven.

Bland de nästan 600 hamnarna som svarade på frågorna som skickades till kommunernas och Segling och Båtsport i Finland rf:s (nedan SBF) medlemsföreningar samlas blandavfall in i 94 % av hamnarna. Avfallsfraktionen som samlas in näst mest är toalettavfall för vilket mottagning har ordnats i cirka 40 % av hamnarna som svarat på kommunenkäten och som omfattas av bestämmelserna. För SBF:s medlemsenkät var motsvarande siffra 65 % (jfr. 45 % då småbåtshamnar med under 50 platser räknas med). I cirka 45 % av hamnarna som omfattas av bestämmelserna som svarade på SBF:s medlemsenkät samlas kommunala avfallsfraktioner in, såsom bioavfall, metall eller papp (jfr. en tredje del av SBF:s alla medlemshamnar som svarat). I en lika stor andel insamlas även oljehaltiga avfall och andra farliga avfall, såsom ackumulatorer eller målfärger. På grundval av svaren i den kommunala enkäten insamlas både kommunala avfallsfraktioner och farliga avfall i cirka 20 % av hamnarna.

Avfallshanteringskostnader beror framför allt på mängden och typen avfall som avlämnas i hamnen. På grundval av svaren från SBF:s medlemsföreningar varierar de årliga hamnspecifika kostnaderna i allmänhet från några hundra euro till några tusen euro. De största hamnarna som svarade på enkäten hade rejält över 100 platser. I några mindre hamnar erbjuder å andra sidan kommunen avfallshantering varmed hamnarna inte har några kostnader. Avfallskostnaderna höjs särskilt av mottagningen av oljehaltiga och farliga avfall samt eventuella investeringar i mottagningsanordningarna och övrig infrastruktur relaterad till avfallshanteringen. Dessutom inverkar framför allt småbåtshamnarnas läge på avfallshanteringskostnader eftersom priset för transporter utgör en betydande del av avfallshanteringskostnader.

Det ska beaktas att förutom 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten omfattas hamnarna dessutom av de allmänna kraven i avfallslagen (646/2011), såsom 28 § om ordnande av avfallshantering samt 76 § om uttryckligen hamnarnas skyldighet att ordna tillräcklig avfallsinsamling i syfte att förhindra nedskräpning.

Hamninnehavaren tar ut en avgift av användare av hamnen för att täcka kostnaderna för hamnens avfallshantering. En avgift ska tas ut av fartyg som använder hamnen oberoende av

⁷ Johansson et al, Model for leisure boat activities and emissions - implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions 2020.

om fartyget avlämnar avfall i hamnen eller inte. Det här så kallade ingen specialavgift-systemet omfattar oljehaltigt avfall, fast avfall och toalettavfall. För avlämning av övrigt avfall kan avgift tas ut enligt mängden avlämnat avfall. Båtsällskap tar ut en avgift av sina medlemmar för kostnader som avfallshanteringen medför i form av hyra för båtplats eller medlemsavgift. Även kommunerna upprätthåller hemmahamnar och tar t.ex. ut en årsavgift av sina användare för hyra av båtplats. Gästbåts- och servicehamnar å sin sida täcker kostnaderna för avfallshanteringen genom att ta ut hamnavgifter av hamnanvändarna och i dessa ingår förutom båtplatsen eventuellt andra tjänster, såsom användningsrätt till wc- och duschutrymmen.

I det gamla fartygsavfallsdirektivet och miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om skyldigheten att avlämna fartygsavfall och lastrester i hamn. Kravet gäller även fiskefartyg och fritidsbåtar. Genom obligatorisk avlämning av avfall strävar man efter att förebygga fartygens vilja att dumpa avfall i havet. Fartyget ska även innan det anlöper hamn meddela vad och hur mycket avfall det ska avlämna i hamn. Övervakning enligt fartygsavfallsdirektivet grundar sig långt på dessa förhandsanmälningar. Anmälningsskyldigheten gäller inte fartyg vars bruttodräktighet är under 300, inte heller fiskefartyg eller fritidsbåtar under 45 meter.

Fartyget kan ansöka om undantag från avfallsavgifter, obligatorisk avlämning och anmälningsskyldighet som beskrivs ovan. Undantag kan även beviljas regelbundet trafikerande fartyg som har ett avfallshanteringsavtal med ett behörigt avfallshanteringsföretag eller hamnen. Undantag har framför allt beviljats stora passagerarfartyg som regelbundet trafikerar från Helsingfors och Åbo till andra centrala passagerarhamnar i Östersjön, såsom Tallinn och Stockholm.

3.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift

I 2 kap. 1 § i den nuvarande lagen föreskrivs om utsläppsförbud av olja eller oljehaltiga blandningar. Enligt paragrafen är det förbjudet att släppa ut oljor som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen i havet. Bilaga I till MARPOL-konventionen behandlar alla mineraloljebaserade oljor och bränslen, och blandningar som innehåller dessa. Bilaga I gäller i sin nuvarande form inte andra än mineralbaserade oljor. Andra ämnen med motsvarande egenskaper, såsom syntetiska oljor och biodrivmedel, regleras i bilaga II till MARPOL-konventionen. Till skillnad från bilaga I reglerar bilaga II dock skadliga flytande ämnen som ingår i dess tillämpningsområde endast då de transporteras, bilaga I reglerar även oljor då de används på fartyget.

Användningen av olika syntetiska och biobaserade oljor även inom sjöfarten har ökat de senaste åren och förväntas öka ytterligare i framtiden. Dessa oljor motsvarar med avseende på egenskaper och skadlighet traditionella fossila mineraloljor då de hamnar i den marina miljön, men utsläpp av dessa i havet är för närvarande inte straffbart om ämnet härstammar från fartygsdrift, såsom maskiner, utrustning eller bränsletankar.

För närvarande kan straffrättsligt straff påföras enligt 13 kap. 3 § 2 mom. 1 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten och en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § för brott mot oljeutsläppsförbudet. I 13 kap. 3 § 2 mom. 4 punkten i lagen föreskrivs å sin sida om straff för brott mot utsläppsförbud och utsläppsbegränsning av skadliga flytande ämnen då det är fråga om transport av skadliga flytande ämnen. I 11 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om skyldigheten att anmäla utsläpp av skadliga ämnen i havet. 1 § i kapitlet gäller oljor och 2 § andra skadliga ämnen. För försummelse av båda anmälningsskyldigheterna kan straff påföras enligt 13 kap. 3 § 2 mom. 14 och 15 punkterna. På motsvarande sätt är det motiverat att det även ska vara möjligt att påföra straff för utsläpp av andra ämnen än oljor med motsvarande egenskaper då utsläppet härstammar från fartygets operativa verksamhet.

Finlands nationella lagstiftning med avseende på oljeutsläppsavgiften grundar sig framför allt på Förenta nationernas havsrättskonvention (FördrS 50/1996) och MARPOL-konventionen. MARPOL-konventionen och direktivet om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (2009/123/EG, nedan *fartygsavfallsbrottsdirektivet*) kräver effektiva sanktioner för brott mot förbud om förorening av havet från fartyg och mot utsläppsbegränsningarna. Om kriminaliseringen av brott mot förbud och begränsningar enligt miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och i 48 kap. i strafflagen (39/1889).

Det har dock inte ansetts motiverat att frånga straffrättslig påföljd vid införandet av oljeutsläppsavgiften eftersom oljeutsläppets natur kan vara så allvarlig eller annars av sådan natur att det är skäl att vid sidan av oljeutsläppsavgiften även påföra en straffrättslig påföljd till den fysiska person som avsiktligt eller genom vållande gjort sig skyldig till oljeutsläppet. Enligt 3 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten är oljeutsläppsavgiften även subsidiär i förhållande till straffrättsligt straff

Enligt årligen upprättad statistik över oljeutsläpp har särskilt oljeutsläpp från utländska fartyg som är i genomfart på Finlands territorialhav minskat betydligt efter införandet av oljeutsläppsavgiften. Således kan man konstatera att systemet med oljeutsläppsavgift har haft en preventiv inverkan på Finlands territorialhav

3.3 Bestämmelsen om svavelhalten i marina bränslen

I unionens lagstiftning regleras svavelhalten i marina bränslen enligt svaveldirektivet. Direktivet grundar sig delvis på bestämmelserna i bilaga IV till MARPOL-konventionen. Kommissionen har även antagit ett genomförandebeslut (EU) 2015/253 om regler om provtagningen och rapporteringen enligt rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Svaveldirektivet innehåller bestämmelser om kvalitetskraven på marina bränslen och deras tillämpning. Behörigheten avseende kvalitetskraven på marina bränslen har sålunda överförts från delad behörighet till enbart unionens behörighet. Nationellt har bestämmelserna i MARPOL-konventionen och svaveldirektivet trätt i kraft genom miljöskyddslagen för sjöfarten och statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA granskade år 2018 åtgärderna som Finland vidtagit för att genomföra svaveldirektivet. I samband med granskningen upptäcktes fem brister som hänförde sig till sanktionssystemets ineffektivitet, provtagning i samband med leverans av bränsle, ackreditering av laboratorier, övervakning av bränsleleverantörerna och anmälningar till kommissionen. Bristen avseende ackrediteringen av laboratorierna har redan åtgärdats. Sanktionssystemet är avsett att kompletteras med en administrativ sanktion som föreskrivs genom separat proposition. Den här propositionen är avsedd att åtgärda de andra bristerna som framkommit i granskningen.

3.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle

Om överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (så kallade STS-operationer) föreskrivs i 2 a kap i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). Bestämmelsen grundar sig på kapitel 8 i bilaga I till MARPOL-konventionen som godkänts i den Internationella sjöfartsorganisationen och som gäller förhindrande av förorening under överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss. Bestämmelsen gäller endast överföring av mineraloljor. Leverans av bränsle avsett för fartygets eget bruk från ett fartyg till ett annat samt överföring av kemikalier och andra skadliga och farliga laster mellan fartyg hamnar således utanför den nuvarande lagstiftningens

tillämpningsområde trots att ifrågavarande ämnen kan orsaka förorening av miljön om de hamnar i havet.

Enligt 2 a kap. 1 § (Områden som anvisats för STS-operationer) i miljöskyddslagen för sjöfarten får STS-operationer endast utföras i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Enligt 2 § ska ett oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss ha en plan för överföring av oljelast (så kallad STS-plan). Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner STS-planen för ett finskt fartyg. I 3 § i samma kap. föreskrivs om skyldigheten att på förhand meddela om STS-operationer. Enligt denna ska fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare meddela Tullen om sin plan att genomföra en STS-operation på finskt vattenområde. Leverantören av fartygstrafikservice ska meddelas om planen att genomföra en STS-operation inom Finlands ekonomiska zon. Tullen och leverantören av fartygstrafikservice ska förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Transport- och kommunikationsverket, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och Trafikledsverket. Den nuvarande bestämmelsen ger fortfarande Transport- och kommunikationsverket möjlighet att av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön förbjuda en enskild STS-operation av en oljelast.

Den nuvarande bestämmelsen begränsar myndighetens möjlighet att ingripa i verksamhet som kan orsaka miljöförorening. För närvarande får myndigheterna inte information om andra än överföringar av oljelaster till sjöss så överföring av andra skadliga och farliga laster och leveranser av bränslen till sjöss kan därmed inte på ett förebyggande och tillräckligt sätt beaktas i upprätthållandet av räddnings- och bekämpningsberedskapen och tillhandahållandet av fartygstrafikservice. Dessutom har inte myndigheterna behörighet att ingripa i andra än i överföringar av oljelaster ens i farliga väderleksförhållanden genom att hänvisa fartyget att utföra operationen på en väderleksmässigt säkrare plats eller att till och med förbjuda en enskild överföring under en viss tidpunkt.

STS-oljeoperationer mellan fartyg utförs väldigt sällan på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Efter att bestämmelsen trätt i kraft i början av år 2018 har totalt endast två överföringar utförts. Myndigheterna får kännedom om cirka 150–200 överföringar av andra laster varje år. Av dessa uppskattas några utgöras av överföring av skadliga och farliga ämnen. Leveranser av bränsle mellan fartyg, dvs. så kallade bunkringsoperationer genomförs endast undantagsvis till sjöss. I hamnarna är bunkring mellan fartyg vardag trots att största delen av fartygen får sitt bränsle från en tankbil eller en fast tank vid kajen.

Överföring av laster mellan fartyg till sjöss är ekonomiskt attraktiva för aktörerna. Då laster överförs till sjöss behöver inte rederierna betala bryggavgifter. Överföring av laster till sjöss sparar också på tiden i hamn. Överföringar och leveranser kan även utföras till sjöss i situationer där trafiksituationen eller farledens eller hamnens djup inte tillåter att operationen utförs i hamn. Dessutom utförs en del av överföringarna för att undvika skyldigheten till farledsavgift inom Finlands ekonomiska zon. Överföringar till sjöss ökar risken för miljöförorening eftersom överföringar av laster till sjöss medför högre risk för operativ fara än hamnöverföringar. Vid eventuell skada på den marina miljön är det betydligt mer utmanande att begränsa utsläpp till sjöss än i hamnförhållanden.

Miljöförvaltningen har fäst uppmärksamhet vid begränsningen av tillämpningsområdet för bestämmelsen om STS-operationer i flera år redan men en utvidgning av bestämmelsen har inte lyckats på grund av de tidigare brådskaande lagstiftningsprojekten. I regeringens proposition 3/2017 rd som föreslog reglering av 2 a kap. om överföring av oljelaster registrerades dock att

beredningen av en utvidgning av bestämmelsen ska inledas omedelbart till leverans av bränsle och andra än mineraloljor HELCOM har också under flera års tid redan uppmuntrat Östersjöländerna att utvidga bestämmelsen om STS-operationer att även omfatta leveranser av bränsle.⁸

Enligt den här propositionen ska bristerna som hänför sig till tillämpningsområdet i den nuvarande lagstiftningen åtgärdas genom att reglera kraven i miljöskyddslagen för sjöfarten som hänför sig till överföring av skadliga och farliga laster till sjöss samt leverans av bränslen, dvs. genomförande av bunkringar. Propositionen klargör och utvidgar dessutom de myndigheters behörighet som övervakar överföringarna.

3.5 Tillämpningen av bestämmelsen om barlastvatten på isbrytare

Trafikledsverket ansvarar för myndighets- och beställaruppgifter i anslutning till understödet av vintersjöfarten. Isbrytartjänster beställs avtalsenligt från det statsägda Arctia Oy och fördragsbaserat av andra stater. Barlastvattenbestämmelsen medför begränsningar för utsläpp av obehandlat barlastvatten i vattnet och förutsätter i praktiken att en behandlingsanordning för barlastvatten ska installeras på alla fartyg som trafikerar på olika havsområden. På grund av den gradvisa tillämpningen av bestämmelsen tillämpas bestämmelsen inte ännu på de äldsta isbrytarna som producerar avtalsenliga isbrytartjänster åt Trafikledsverket. Bestämmelsen ska tillämpas på dessa inom de närmsta åren. Användningen av isbrytare förutsätter att fartygets djup snabbt ska kunna regleras vilket medför praktiska utmaningar för användningen av behandlingsanordningar för barlastvatten på isbrytarna. Med beaktande av den återstående livslängden för de fyra kvarvarande finländska isbrytarna som ännu inte har behandlingsanordningar för barlastvatten och anordningarnas installationskostnader är det motiverat att lämna dem utanför bestämmelsen. På utländska fartyg som producerar fördragsbaserade isbrytartjänster åt Trafikledsverket har å andra sidan inte behandlingsanordningar för barlastvatten installerats eftersom staterna som opererar dessa har befriat ifrågavarande fartyg från barlastvattenbestämmelsen. Om dessa inte lämnas utanför lagstiftningen som tillämpas i Finland kan Finland inte använda sig av dessa för isbrytartjänster.

3.6 Fartygssäkerhetslagen

Den allmänna lagstiftningen om fartygssäkerhet har sammanställts i fartygssäkerhetslagen där det bland annat föreskrivs om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg.

Genom ändringen av fartygssäkerhetslagen år 2019 (169/2019) genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2108 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (nedan *non-SOLAS-direktivet*). Enligt det ändrade non-SOLAS-direktivet antas bestämmelserna i det nämnda direktivets bilagor i fortsättningen som kommissionens delegerade förordning. För närvarande innehåller fartygssäkerhetslagen ingen definition på kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/411 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg vad avser säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor. I och med ändringen av non-SOLAS-direktivet är även hänvisningarna till non-SOLAS-direktivets bilagor i fartygssäkerhetslagen föråldrade.

⁸ HELCOMin suositus 28/3, annettu 7.3.2007.

År 2019 tillades definitionen för traditionsfartyg till fartygssäkerhetslagen. För att fungera som ett traditionsfartyg förutsätts det för närvarande att fartyget som registrerats i Museiverkets traditionsfartygsregister och som används inom inrikestrafik trafikerar i annan än regelbunden trafik. Vid tillämpningen av lagen har det dock uppmärksammats att det är motiverat att precisera definitionen av traditionsfartyg i lagen för att bättre genomföra målen med 2019 års lagändring (169/2019) då tekniska bestämmelser antas. I fortsättningen kopplas definitionen av traditionsfartyg med den småskaliga kommersiella verksamheten och inte med om fartyget trafikerar i annan än regelbunden trafik.

Stabilitetskraven för fartyg föreskrivs i enlighet med fartygets storlek, typ och trafikerade rutt i SOLAS-konventionen, MARPOL-konventionen, intaktstabilitetskoden (IS-koden, International Code on Intact Stability), non-SOLAS-direktivet eller i rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver. Transport- och kommunikationsverket har dessutom antagit en bestämmelse om fartygs stabilitet (TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019).

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg (nedan *stabilitetsdirektivet*) föreskrivs om enhetliga specialkrav för stabiliteten för ro-ro-passagerarfartyg. Artikel 5 i stabilitetsdirektivet förpliktar värdstaten att upprätta en förteckning över de fartområden som korsas av ro-ro-passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från deras hamnar samt motsvarande värden för de signifikanta våghöjderna i dessa områden. Artikel 8 i stabilitetsdirektivet förpliktar å sin sida utfärdande av certifikat. I artikel 9 i stabilitetsdirektivet föreskrivs dessutom om rederiets skyldighet att underrätta om trafik under vissa delar av året eller under kortare tidsperioder. Skyldigheterna ovan ska föreskrivas med lag enligt grundlagen. För närvarande finns ifrågavarande rättsbestämmelser inte i fartygssäkerhetslagen eller i andra bestämmelser på lagnivå.

3.7 Fartygsregisterlagen

Enligt 1 § 1 mom. i fartygsregisterlagen (512/1993) ska finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa införas i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Transport- och kommunikationsverket, eller i ett register enligt fartygsregisterlagen. I registret kan också införas uppgifter om fartyg under byggnad. Trafik- och transportregistret förs av Transport- och kommunikationsverket i enlighet med lagen om transportservice, och Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland.

Med fartyg avses enligt 1 § 2 mom. i fartygsregisterlagen också pontoner och pontonkonstruktioner samt andra flytande anordningar. Bestämmelsen i 2 § möjliggör även frivillig registrering, varvid fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 10 meter långa kan införas i registret på ägarens begäran. Fartyg som har införts i fiskefartygsregistret ska i enlighet med 8 § införas i ett register som avses i fartygsregisterlagen, om de uppfyller förutsättningarna enligt 1 §. Nöjesfartyg och mindre båtar med en längd på minst 5,5 meter omfattas inte av tillämpningsområdet för fartygsregisterlagen, utan de ska införas som farkoster i trafik- och transportregistret.

Enligt lagens 6 § får fartyg inte användas i handelssjöfart förrän de har införts i registret och erhållit nationalitetscertifikat av registermyndigheten. Ett nationalitetscertifikat ges enligt 28 § som intyg över ett fartygs registrering. Enligt 14 § ska fartygets ägare anmäla fartyget för registrering och ansöka om inskrivning av sin äganderätt. Enligt 15 § ska ägaren inom 30 dagar

från äganderättens övergång kontrollera att fartyget finns i registret samt anmäla ändringar i registeruppgifterna.

I 4 kap. i fartygsregisterlagen föreskrivs det om förfarandet vid registrering av fartyg och fartygsbygge samt vid inskrivning av äganderätten. Bestämmelser om formen för och innehållet i registrerings- och inskrivningsansökan finns i 20 §. Enligt 3 mom. i den paragrafen ska sökanden förete behövlig utredning över lagligheten av sitt förvärv. De handlingar som förvärvet grundar sig på ska fogas till ansökan i original eller avskrift som har bestyrkts av notarius publicus. Enligt 27 § 1 punkten ska ansökan avslås, om ägaren inte i registreringsansökan gett en tillräcklig utredning om hur fartyget har övergått till ägaren.

I lagens 30 § föreskrivs det om skyldigheten för fartygets ägare att be om avregistrering av fartyget samt om förutsättningarna för avregistrering. Enligt 4 mom. i den paragrafen ska fartyget avföras ur registret om det uppfyller förutsättningarna enligt 1 eller 2 punkten i det momentet. Enligt 31 § har registermyndigheten rätt att avregistrera fartyget enligt de förutsättningar som nämns i 30 §, om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet.

Den nuvarande lagstiftningen försvårar möjligheterna att hålla fartyg i trafik utan avbrott i exceptionella situationer. Regleringen beaktar inte att det av praktiska skäl, exempelvis på grund av begränsningar av människors rörelsefrihet, kan vara omöjligt att förete eller lämna in åtkomsthandlingen i original eller en bestyrkt kopia av den. De som ansökt om registrering har till övervägande del skickat ansökningarna om registrering och inskrivning av äganderätten inklusive bilagor per post. Som praxis har dock etablerats ett förfarande som innebär att den som valt att hålla fartyg i trafik utan avbrott företett sin utredning vid registermyndighetens verksamhetsställe (Transport- och kommunikationsverket i Helsingfors eller verksamhetsstället i Åbo) genom att visa åtkomsthandlingarna i original för myndigheten, varvid registreringen har kunnat göras under dagen för affären. I vissa fall har myndigheten infunnit sig på fartyget och kontrollerat åtkomsthandlingarna. I samband med kontrollen överläts nationalitetscertifikatet till kunden. Lagens tidsfrist på 30 dagar gäller den som ansöker om registrering och inskrivning av äganderätten, även om fartyget inte behöver vara i trafik utan avbrott.

Genom den föreslagna ändringen av 20 § bemöts situationer där ursprungliga handlingar inte är möjliga att företes inom den föreskrivna tidsfristen på 30 dagar, som under den nuvarande covid-19-pandemin. Även i fortsättningen ska en smidig registrering av fartyg säkerställas i alla situationer så att fartygen hålls kvar i trafik. Genom ändringen underlättas den administrativa bördan för aktörerna i och med att åtkomsthandlingen förstås kunna ges in som kopia också elektroniskt. Om de ursprungliga åtkomsthandlingarna inte behöver granskas på plats och i original, kan nationalitetscertifikatet färdigställas på förhand för att avhämtas, till exempel i aulan vid registermyndighetens verksamhetsställe, eller så kan handlingen vid behov skickas till kunden som en e-postbilaga. På så sätt kan det säkerställas att godstransporterna inom sjöfarten fortsätter utan avbrott. I normala fall görs det 8–11 registreringar och inskrivningar av äganderätten per månad. Av dem är cirka 1–3 per månad brådskande.

Fartygsregisteragen ändrades temporärt den 1.6.2020–31.10.2020 genom den gällande lagen om temporär ändring av fartygsregisterlagen (404/2020). Den nya 20 a § möjliggjorde under covid-19-pandemin att man under en utsatt tid tilläts förete en kopia av en handling som nödvändig utredning om den egna åtkomstens laglighet. På grundval av erfarenheterna konstaterades ändringen fungera.

Genom den föreslagna ändringen av 20 § ska den ursprungliga åtkomsthandlingen dock företes för myndigheten i efterskott. De nuvarande bestämmelserna möjliggör dock inte någon tillsyn över skyldigheten. Därför föreslås det att det till lagen fogas en skyldighet för

registermyndigheten att avföra fartyget ur registret om fartygets ägare inte inom föreskriven tid har företett en nödvändig förklaring.

3.8 Lagen om sjöfartsskydd

I lagen om sjöfartsskydd föreskrivs det om de skyddsåtgärder som ska iakttas i hamnar. Lagen innehåller även de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr 725/2004 (nedan *förordningen om sjöfartsskydd*). I 4 § i lagen om sjöfartsskydd föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets särskilda uppgifter. Enligt 1 mom. 1 punkten ska Transport- och kommunikationsverket utföra skyddsutredningar av hamnanläggningar och hamnar, godkänna fartygens, hamnarnas och hamnanläggningarnas skyddsplaner, besiktiga fartyg samt utfärda certifikat på det sätt som föreskrivs i förordningen om sjöfartsskydd och i den aktuella lagen.

Genom förordningen om sjöfartsskydd har Internationella sjöfartsorganisationens internationella kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar från 1974 (International Ship and Port Facility Security Code, nedan *ISPS-koden*) genomförts i Europeiska unionen. ISPS-koden tillämpas på följande fartyg i internationell trafik: passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg; lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer; flyttbara oljeborrplattformar till sjöss, samt hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart. Regleringen tillämpas inte på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och endast används i ickekommersiell tjänst för en stat. En godkänd skyddsplan och ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat utfärdas för ett fartyg som uppfyller skyddskraven.

Ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat enligt förordningen om sjöfartsskydd och ISPS-koden är giltigt i fem år. En förnyad kontroll slutförs i regel vart femte år och alltid innan det befintliga certifikatet upphör att gälla och innan ett nytt certifikat utfärdas. Certifikatet kan också upphöra att gälla, om ingen mellanliggande kontroll utförts. Mellanliggande kontroll ska utföras mellan certifikatets andra och tredje årsdag. Om behövliga certifikat saknas, kan fartyget administrativt kvarhållas i hamn. I Finland har det registrerats ungefär 110 fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om sjöfartsskydd. Transport- och kommunikationsverkets tjänstemän inspekterar årligen cirka 40–50 fartyg, av vilka cirka 10–15 fartyg inspekteras utomlands.

Lagen om sjöfartsskydd ändrades temporärt genom den lag om temporär ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (405/2020) som var i kraft den 1.6.2020–31.12.2020. Den nya 4 a § möjliggjorde under covid-19-pandemin att Transport- och kommunikationsverket kunde bemyndiga av verket erkänt klassificeringssällskap att utföra en säkerhetskontroll av ett fartyg och att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat i anslutning till detta. Eftersom en stor del av de fartyg som ska kontrolleras finns utomlands, var avsikten med den temporära ändringen att göra kontrollen av fartygen smidigare i en situation när Finland och ett flertal andra stater hade begränsat resandet. Utifrån erfarenheter som gjorts, önskemål från branschen och globalt rådande praxis är avsikten att 4 a §, som var avsedd att vara temporär, ska bli permanent. Detta innebär att ett klassificeringssällskap godkänt av Transport- och kommunikationsverket också efter covid-19-pandemin kan utföra säkerhetskontroller i stället för verket. Genom ändringen svarar man inte enbart på eventuella framtida undantagssituationer utan gör också under normala förhållanden besiktningen av fartyg smidigare samt svarar mot rederiernas önskemål. I enlighet med gällande lagstiftning utför klassificeringssällskapen också sådan besiktning av

fartyg som avses i andra lagar. Rederierna har därför önskat att också den besiktning som utförs i enlighet med lagen om sjöfartsskydd ska utföras av ett godkänt klassificeringssällskap.

Utifrån den respons som Transport- och kommunikationsverket fått har klassificeringssällskapen och rederierna varit nöjda med den ändring som var avsedd att vara temporär och önskar att den ska bli bestående praxis. Under tiden den temporära lagen var i kraft 1.6–31.12.2020 gjordes fyra bemyndiganden. Rederierna och klassificeringssällskapen har framfört önskemål om att få utföra säkerhetskontroller också av fartyg i inhemska hamnar. Även om det primära syftet med förslaget är att göra kontrollen av fartyg utomlands smidigare, hindrar inget att klassificeringssällskapen också ska kunna kontrollera fartyg i Finland, om fartygets rederi så önskar.

Europeiska unionens lagstiftning (förordningen om sjöfartsskydd) gör det möjligt att överföra uppgiften på ett klassificeringssällskap. Det föreslagna undantaget är således förenligt med unionslagstiftningen.

3.9 Lagen om marin utrustning

I lagen om marin utrustning (1503/2011) finns bestämmelser om krav på marin utrustning. Lagen om marin utrustning tillämpas på utrustning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (nedan *utrustningsdirektivet*). Dessutom tillämpas lagen på finska fartyg som beviljas säkerhetscertifikat i enlighet med definierade internationella konventioner.

I 3 kap. 14 § i lagen om marin utrustning föreskrivs om krav på den marina utrustningens skick i situationer då utländska fartyg övergår till finsk flagg. Transport- och kommunikationsverket kan då anse att en marin utrustning som inte är försedd med rattmärke motsvarar en marin utrustning som är försedd med rattmärke.

Om fartyget å andra sidan inte byter flagg ger lagen om marin utrustning inte Transport- och kommunikationsverket möjlighet att godkänna marin utrustning som motsvarar marin utrustning försedd med rattmärke på samma sätt som i fall där ett fartyg som seglar under ett utanför Europeiska unionens lands flagg övergår till finsk flagg.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn

Ändringarna som förutsätts i fartygsavfallsdirektivet föreslås genomföras i bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I och med verkställandet av direktivet föreslås att tillämpningsområdet för bestämmelsen om ordnandet av mottagningen av avfall i hamn och avlämningen av avfall i hamn i miljöskyddslagen för sjöfarten ska preciseras. Begränsningen som grundar sig på hamnens småskalighet är avsedd att preciseras så att småbåtshamnar med minst 25 båtplatser eller vinterförvaringsplatser ska omfattas av bestämmelsen. Handelsbryggor, båtplatser, gemensamma stränder och stugförbindelsebryggor ska i fortsättningen tolkas som små och lämnas i fortsättningen utanför bestämmelsen i fråga. Med avseende på fiskehamnar är tolkningen av hamnens småskalighet avsedd att preciseras så att åtminstone hamnar som används av yrkesfiskare ska omfattas av bestämmelsen. Enskilda yrkesutövares egna bryggor

lämnas dock utanför bestämmelsen eftersom de har ordnat avfallshantering för sin fastighet i enlighet med avfallslagstiftningen. Hamnar som används av förbindelsefartyg och vattenbussar och andra små passagerarfartyg i inrikestrafik har tidigare tolkats som småskaliga men nu är avsikten att de ska omfattas av bestämmelsen. Å andra sidan begränsas tillämpningsområdet för dessa till de hamnar där fartygen avlämnar avfall. Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets hamnar skulle av operativa orsaker avgränsas från bestämmelsens tillämpningsområde.

Det finns inga exakta uppgifter om hamnarnas antal eftersom Finland inte har ett hamnregister eller annan källa där uppgifter om hamnarna omfattande skulle samlats in. Enligt uppskattningar från kommunerna är antalet småbåtshamnar som omfattas av bestämmelsen cirka 950. För närvarande har uppskattningsvis minst 350 småbåtshamnar en avfallshanteringsplan. Hamnarna som används av yrkesfiskare uppskattas vara minst 250. Hamnarna som används av förbindelsefartyg och vattenbussar och som omfattas av bestämmelsen uppgår till uppskattningsvis ett tiotal.

Hamnarna som kommer att omfattas av bestämmelsen ska i fortsättningen ordna med avfallshantering och göra upp en avfallshanteringsplan och få den godkänd av den behöriga myndigheten. Alla hamnar som kommer att omfattas av bestämmelsen förutsätts enligt fartygsavfallsdirektivet ha mottagning av avfall från fartyg som normalt använder hamnen. Mottagningsanordningarna ska vara adekvata för avfallstyperna och -mängderna från ifrågavarande fartyg, kraven på hamnarnas avfallshantering grundar sig således på fartygen som använder hamnen. I lagen föreskrivs enligt direktivet om faktorerna som ska beaktas i bedömningen av mottagningsanordningarnas tillräcklighet. I lagen föreskrivs dessutom om mottagningsskyldigheten av vissa avfallsfraktioner i handelssjöfartshamnarna och småbåtshamnarna med vilka man strävar efter att säkerställa tillräckliga mottagningsanordningar i dessa hamnar.

Kraven för småbåtshamnar beror på hamnens storlek och användningsändamål. De nuvarande kraven, dvs. mottagningsskyldighet av fast avfall, toalettavfall, farliga avfall och oljehaltiga avfall föreskrivs för alla hemmahamnar, dvs. hamnar där fartygen är förtöjda i princip längre än 3 nätter. I stället för om fast avfall föreskrivs om mottagning av kommunalt blandavfall. Andra småbåtshamnar ska ta emot toalettavfall och kommunalt blandavfall. För att lindra kraven som föreslås för småbåtshamnar kan de dock avtala om användningsrätt till en annan mottagningsanordning belägen på närområdet. På så sätt behöver man inte ordna mottagning för alla nämnda avfallsfraktioner i varje hamn. Bestämmelsens avsikt är att lindra kraven på mottagning av särskilt toalettavfall. Kraven som föreslås för hemmahamnar berör redan nu alla småbåtshamnar med minst 50 platser så de föreslagna ändringarna gäller närmast småbåtshamnar med under 50 båtplatser. Avtal om användningsrätt av en annan mottagningsanordning är även nu möjligt enligt statsrådet förordning om miljöskyddet för sjöfarten men nu lyfts bestämmelsen till lagnivå.

Handelssjöfartshamnarna förutsätts enligt den nuvarande lagstiftningen ha mottagning av oljehaltiga avfall, avfall som innehåller skadliga flytande ämnen, toalettavfall, fast avfall, avfall från avgasrensning och oljehaltiga ämnen, skadliga flytande ämnen och lastrester som innehåller fasta ämnen, dvs. tvättvatten. Utöver dessa ska hamnarna ordna mottagning av använda batterier och ackumulatorer och el- och elektronikavfall samt för kommunala avfallsfraktioner enligt avfallslagstiftningen, dvs. bioavfall, fiberpackningsavfall, plastpackningsavfall, glaspackningsavfall, metallpackningsavfall samt övrigt avfall av mindre storlek.

Informationen i hamnens avfallshanteringsplan föreslås preciseras enligt kraven i direktivet. Dessutom föreskrivs om anmälan av avfallshanteringsplanens viktigaste uppgifter i systemet för informationsutbyte inom sjöfarten som upprätthålls av kommissionen, dvs. det så kallade SafeSeaNet-systemet, så att hamnarna som anlöps av fartyg som omfattas av unionens övervakningsdirektiv matar in information i systemet själva. Hamnens avfallshanteringsplan är i fortsättningen giltig i fem år såsom direktivet tillåter medan de nationella planerna tillsvidare varit giltiga i tre år. För att lindra de kommande kraven för hamnarna kan hamnarna göra gemensamma avfallshanteringsplaner. För närvarande är detta endast möjligt för småbåtshamnar.

De viktigaste kommande kraven för fartyg är obligatorisk avlämning av avfall, skyldighet att göra förhandsanmälan om avfall och avgiftsskyldighet. Skyldigheten att avlämna avfall från fartyg, dvs. bestämmelsen om obligatorisk avlämning av avfall preciseras enligt fartygsavfallsdirektivet. I och med ändringarna är undantag för obligatorisk avlämning av avfall mer bundet än för närvarande till tillräckligt lagringsutrymme på fartyget, kommissionen antar genomförandeakter för tolkningen av dessa.

Kravet på förhandsanmälan av avfall omfattar minst 45 meter långa fiske- och fritidsbåtar och andra fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300, men i övrigt kvarstår bestämmelsen oförändrad. Som motsvarighet till förhandsanmälan föreskrivs om det nya avfallsavlämningskvittot som operatören av mottagningsanordningen i hamnen ska fylla i och tillhandahålla fartyget. Fartygsavfallsdirektivet tillåter undantag i skyldigheten till avfallsavlämningskvitto i små hamnar med obemannade anordningar eller som är belägna på avlägsna områden. I Finland tillämpas undantaget på alla hamnar som inte har miljötillstånd. På så sätt gäller kravet på avlämningskvitto endast hamnar som lämpar sig för mottagning av fartyg med en bärformåga på över 1 350 ton. Hamnen ska meddela om det här undantaget i SafeSeaNet.

Grundprinciperna i bestämmelsen om avgifter som tas ut för avlämning av avfall i hamn kvarstår oförändrad. På så sätt föreskrivs även i fortsättningen i miljöskyddslagen för sjöfarten om det så kallade ingen specialavgift-systemet för oljehaltiga avfall, fast avfall och toalettavfall. Enligt detta får man inte heller i fortsättningen för avlämning av dessa avfall ta ut en avgift på grundval av avfallets mängd och avgiften ska tas ut trots att fartyget inte alls avlämnar avfall i hamn. För övriga avfall tas en avgift ut på grundval av det avlämnade avfallets typ och mängd. Precis som nu kan avgifterna dock variera enligt fartygets typ och storlek och dessutom föreskrivs enligt direktivet om variation enligt hur farligt avfallet är och om avfallet avlämnas i hamn utanför normala öppettider. Avgifterna kan sänkas för fartyg i drift inom närsjöfart och för miljövänliga fartyg. Tolkningen av sänkingsgrunderna föreslås preciseras genom förordning av statsrådet.

Genom fartygsavfallsdirektivet har man strävat efter att harmonisera medlemsstaternas undantagssystem som skiljer sig från varandra. Bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås preciseras såsom direktivet förutsätter. I fortsättningen är villkoret för undantag tidtabellsbunden trafik, avfallshanteringsavtal godkänt av hamnen samt att arrangemanget inte orsakar någon negativ inverkan. Tillsvidare har undantag kunnat beviljas för fartyg som inte är i tidtabellsbunden trafik. Några sådana finska fartyg förlorar sina undantag. Å andra sidan är dessa fartyg i fortsättningen troligtvis berättigade till sänkta avfallsavgifter enligt direktivet.

Fartygsavfallsdirektivet förutsätter även övervakning och rapportering till kommissionen om uppgifter avseende mängd och volym av avfall som samlas i nätet under fiskeinsatsen. Det föreslås att Naturresursinstitutet samlas in uppgifterna. Kommissionen antar en

genomförandeakt om insamling och rapportering av information enligt vilken detaljer om insamlingen av uppgifterna avses föreskrivas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att Naturresursinstitutet samlar in information i form av enkätundersökningar.

Genom fartygsavfallsdirektivet effektiviseras även övervakningen av mottagningen av avfall från fartyg och mottagningsarrangemangen. Övervakningen riktad till fartyg ska i fortsättningen omfatta 15 % av alla fartyg som årligen anlägger hamnar i en medlemsstat och som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet (2002/59/EG). Regleringen av direktivet grundar sig på en s.k. riskbaserad övervakning. Transport- och kommunikationsverket föreslås även i fortsättningen vara behörig tillsynsmyndighet för att utföra dessa inspektioner. Direktivet förutsätter dock att det även är möjligt att rikta övervakningsåtgärder på fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet. Därför föreslås det att Gränsbevakningsväsendet och polisen får behörighet att övervaka den obligatoriska avlämningen av avfall för små fartyg. Myndigheterna i fråga genomför redan nu övervakningar och granskningar av sjöfarten. Övervakningen av fritidsbåtar utgörs framför allt av ökad förebyggande medvetenhet och attitydfostran eftersom det för dessa fartyg inte förutsätts dokumentation i form av avfallsdagböcker eller förhandsanmälan, således lämpar sig tillsynsuppgifterna bra ihop med polisens och Gränsbevakningsväsendets nuvarande uppgifter som redan nu innefattar attityd- och båtförarkulturfostran.

Fartygsavfallsdirektivet tillåter att fartyg som används i hamntjänsterna och hamnarnas ankarplatser till vissa delar lämnas utanför bestämmelsen. Nationellt föreslås att det föreskrivs att ankarplatserna ingår i definitionen av hamnen men att fartygen kan undantas från den obligatoriska avlämningen av avfall och kravet på förhandsanmälan då de endast anlägger hamnens ankarplatser. Fartyg som används i hamntjänster undantas å sin sida från skyldigheterna avseende förhandsanmälan, avfallsavlämningskvitto och avgift som tas ut för avfall från fartyg.

För att hamnarna och fartygen samt myndigheterna ska ha tid att förbereda sig inför de föreslagna kraven innan de träder i kraft föreslås att övergångsbestämmelser föreskrivs om bland annat avfallshantering, avfallshanteringsplaner, avgifter och undantag.

Genom förordning av statsrådet föreslås att genomförandeakter utfärdas av kommissionen som preciserar fartygsavfallsdirektivet och att vissa preciseringar som grundar sig på nationell prövning föreskrivs i bestämmelserna i lagen. Bemyndigandet att utfärda förordning beskrivs närmare nedan i 9 kap. 11 § och 10 kap. 6 § i specialmotiveringarna samt i avsnitt 8.1. Dessutom bifogas utkastet till statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten till regeringens proposition.

4.1.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift

Med avseende på förbudet mot utsläpp av olja i propositionen föreslås att förbudet mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar utvidgas till att även omfatta andra än mineralbaserade oljor som används på fartyg och vars egenskaper motsvarar de mineralbaserade oljor som omfattas av bilaga I till MARPOL.-konventionen. Vid sidan av utsläppsförbudet föreslås att vid brott mot utsläppsförbudet avseende dessa ämnen kan en oljeutsläppsavgift på samma sätt som vid brott mot utsläppsförbud av mineraloljor enligt 3 kap. i lagen påföras eller ett straffrättsligt straff enligt 13 kap. 3 § i lagen. Genom de föreslagna ändringarna får man en situation där alla oljor som är avsedda att användas av fartyg och som är skadliga för den marina miljön regleras enhetligt. Dessa oljor är förutom mineraloljor åtminstone olika kolväten såsom syntetiska oljor samt biobaserade oljor och bränslen såväl som pyrolysoljor som kan användas på fartyg på samma sätt som mineraloljor antingen som bränsle eller för annan drift av fartyget, såsom i olika

maskiner och anordningar. På grund av bestämmelserna i FN:s havsrättskonvention om kuststatens befogenhet inom den ekonomiska zonen gäller förbudet mot utsläpp av olja med avseende på utländska fartyg inom den ekonomiska zonen dock endast de ämnen som är jämförbara med mineralolja vars utsläpp från fartyg är förbjudet enligt MARPOL-konventionen.

Oljeutsläppsavgiften föreskrevs initialt genom lagen om ändring av lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (s.k. fartygsavfallslagen)(1163/2005). Då begränsades dess tillämpningsområde till att endast gälla Finlands havsområden. I regeringens proposition om oljeutsläppsavgiften (RP 77/2005 rd) konstateras att "ur miljöaspekt är intresset att påföra någon oljeutsläppsavgift dock klarast i fråga om utsläpp på de inre territorialvatten, territorialhavet och Finlands ekonomiska zon. I bestämmelserna har man således utgått från att oljeutsläppsavgiften inte gäller insjöområdet. Detta innebär ett undantag från fartygsavfallslagens tillämpningsområde. På grundval av erhållna erfarenheter kan det ändå senare bli aktuellt att överväga att utsträcka systemet med oljeutsläppsavgift till insjöområdet, framför allt till djupfarleden i Saimen".

Nu då systemet varit i användning i 15 års tid kan man konstatera att man fått tillräcklig erfarenhet av systemets tillämpningsområde för att kunna bedöma att det utvidgas till insjövattnen. Eftersom oljeutsläppsförbudet i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten gäller både havsområden som insjöområden ser man ingen anledning till varför sanktionssystemet ska särskiljas med avseende på havs- och insjöområdena. I 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om myndigheternas tillsynsuppgifter. Enligt 6 § är Gränsbevakningsväsendet ledande tillsynsmyndighet vid tillsynen över efterlevnaden i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon av vad som i denna lag föreskrivs och med stöd av den föreskrivs och bestäms om utsläpp till vatten från fartyg. Enligt 12 kap. 8 § utövar polisen å sin sida tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet och i Finlands territorialvatten av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg. Polisen har således behörighet och utövar redan nu övervakning av oljeutsläpp på insjöområdet. Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet har således ingen inverkan på myndigheternas praktiska tillsynsuppgifter och -ansvar utan endast på processen genom vilken eventuella oljeutsläpp på insjövattnen, framför allt i Saimen, kan sanktioneras. Det administrativa förfarandet som införs vid sidan av brottsprocessen även på insjöarna kan dock kräva utbildning av polisen på insjöområden i den administrativa processen och för att säkerställa provtagningens kvalitet. På framställning av polisen utfärdar Gränsbevakningsväsendet oljeutsläppsavgift även för insjöområdet. Ändringen förenhetligar oljeutsläppsavgiftens sanktionssystem på finskt vattenområde.

4.1.3 Precisering av bestämmelsen om genomförandet av svaveldirektivet

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås ändringar vars syfte är att få Finlands lagstiftning att bättre motsvara svaveldirektivet. Förslagen grundar sig på granskningen av genomförandet av svaveldirektivet i Finland som utfördes av Europeiska sjösäkerhetsbyrån år 2018. 7 kap. i lagen föreslås ändras så att man i Finland kan effektivisera övervakningen av kvalitetskraven på bränslet som bränsleleverantörerna levererar enligt artikel 13.2b i svaveldirektivet. Detta innebär i praktiken att provtagning utvidgas till att omfatta situationer då bränsle levereras till fartyg då bränsleleverantören har konstaterats leverera bränsle som strider mot kraven minst tre gånger under ett år. Tillsvidare har prov endast tagits från bränsleleverantörernas tankar eller från fartygets bränsletankar. En bränsleleverantör som är verksam i Finland ska även meddela Transport- och kommunikationsverket om utövandet av sådan verksamhet. Dessutom föreslås bestämmelserna i 7 kap. ändras så att Europeiska kommissionen och IMO istället för

bränslemängder och -kvalitet får rapporter om bränslets tillgång och kvalitet enligt artikel 6.7 i svaveldirektivet och bestämmelse 18.1 i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Samtidigt föreslås några tekniska ändringar i 7 kap. om förhindrande av luftförorening från fartyg i miljöskyddslagen för sjöfarten så att bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten motsvarar det nyaste svaveldirektivet.

4.1.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle

I 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs för närvarande om överföring av oljelast mellan fartyg, dvs. så kallade STS-operationer. Enligt bestämmelsen är STS-operationer av oljelaster begränsade till hamnområden och inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. I samma kapitel föreskrivs dessutom om fartygens trafikidkares, ägares, agents eller befälhavares skyldighet att utarbeta STS-planer för oljelasterna och överlämna förhandsanmälan om STS-operationen, samt om myndigheternas behörighet och uppgifter.

Kraven i den nuvarande bestämmelsen gäller inga andra än överföringar av mineraloljelaster enligt bilaga I till MARPOL-konventionen. På så sätt lämnas leverans av bränslen samt överföring av biodrivmedel, kemikalier, avfall och övriga skadliga och farliga laster för närvarande utanför bestämmelsen. Användningen och överföringen av biodrivmedel och andra nya bränslen som inte baseras på mineraloljor kommer inom den närmaste framtiden att öka så det är bra att minimera riskerna relaterade till överföringen och leveransen av dessa.

Tidigare har särskilt myndigheterna som ansvarar för olje- och kemikaliebekämpningen betonat behovet av ändring. Ärendet diskuterades i samband med beredningen av bestämmelsen om STS-operationer men på grund av den pressade tidtabellen för regeringens proposition beslöt man begränsa bestämmelsens innehåll enligt bilaga I till MARPOL-konventionen. I regeringens proposition 3/2017 rd noterades dock att beredningen förutvidgningen av bestämmelsen ska inledas utan dröjsmål. Lagstiftningsändringen främjar å sin sida målet om ett bättre skydd av den marina miljön.

Enligt den här propositionen ska bristerna som hänför sig till tillämpningsområdet i den nuvarande lagstiftningen åtgärdas genom att reglera kraven i miljöskyddslagen för sjöfarten som hänför sig till överföring av skadliga och farliga laster samt leverans av bränslen mellan fartyg. I praktiken föreslås tillämpningsområdet i 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten utvidgas så att dess bestämmelser i fortsättningen förutom överföring av oljelaster även gäller överföring av övriga skadliga och farliga laster mellan fartyg samt leverans av bränsle mellan fartyg. Skadliga laster fastställs enligt definitionen om skadliga ämnen i miljöskyddslagen för sjöfarten och på så sätt omfattar bestämmelsen oljor, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall. Dessutom omfattar tillämpningsområdet fasta bulklaster som är skadliga för den marina miljön enligt MARPOL-konventionen och farliga fasta bulklaster som definieras i SOLAS-konventionen. Med bränsle avses mineraloljor, gasbränsle och biodrivmedel.

En utvidgning av bestämmelsen innebär att ovannämnda överföringar och leverans av bränsle är tillåtna endast i hamnarna och på särskilt utsedda områden på finska vattenområden och i Finlands ekonomiska zon. Liksom för närvarande med avseende på STS-operationer utser Transport- och kommunikationsverket områden ämnade för överföringarna efter att behöriga myndigheter och intressegrupper har hörts. Transport- och kommunikationsverket ska bland annat beakta aktörernas operativa behov och bekämpningsberedskapen vid utnämmandet av områden.

Vidare innebär en utvidgning av tillämpningsområdet att överföringen av övriga skadliga och farliga laster samt bunkring av bränslen även i fortsättningen omfattas av skyldigheten att göra en förhandsanmälan till de finska myndigheterna. Regleringen om fartygets anmälningsskyldighet säkerställer att myndigheterna har information om överföringar som sker på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och på sätt en lägesbild i realtid för att upprätthålla en tillräcklig bekämpnings- och räddningsberedskap. Myndigheterna har på så sätt möjlighet att vid behov föregripande höra med fartygen om deras intentioner att genomföra STS-operationer samt i sista hand rätt att vid behov till och med förbjuda operationer på grund av säkerhetsskäl eller miljöskydd, till exempel under farliga väderleksförhållanden, trafikförhållanden eller andra situationer där operationen verkar orsaka fara för fartygssäkerheten eller för miljön. Det är dock fråga om anmälningsskyldighet, dvs. fartyget som anmäler om STS-operationen på förhand förutsätts inte vänta på ett direkt tillstånd från myndigheten att inleda överföringen.

Enligt propositionen ska fartyg som deltar i STS-operationer med något annat än oljelaster ha lasthanteringsanvisningar för överföring av skadliga och farliga laster eller leverans av bränsle för att säkerställa att fartyget iakttar nödvändigt förfarande med avseende på lasten eller bränslet som överförs och fartygets egenskaper. Fartyget som utför överföringen ska dessutom ha en person med övergripande tillsynsansvar som har tillräcklig kompetens.

4.1.5 Lämnan av fartyg som tillhandahåller isbrytjänster åt Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen

Vissa isbrytare som tillhandahåller isbrytjänster åt Trafikledsverket föreslås lämnas utanför bestämmelsen om barlastvatten i miljöskyddslagen för sjöfarten och barlastvattenkonventionen. Först lämnas fartyg som byggts innan år 1990, som tillhandahåller avtalsbaserade isbrytjänster åt Trafikledsverket, utanför bestämmelsen. Den föreslagna ändringen gäller fyra isbrytare för vilka en installation och användning av behandlingsanordningar för barlastvatten är utmanande och installationen även dyr. Därefter föreslås att fartyg som tillhandahåller isbrytjänster åt Trafikledsverket på basis av statsfördrag ska lämnas utanför bestämmelsen. Bakgrunden till det här förslaget är att stater med vilka Finland har isbrytaravtal har undantagit sina egna fartyg från barlastvattenbestämmelsen. Om man i Finland kräver att alla isbrytare iakttar barlastvattenbestämmelsen är det inte möjligt att använda ifrågavarande länders fartyg i Finland. Avgränsningen grundar sig på artikel 3.2 e i barlastvattenkonventionen som möjliggör att statens fartyg lämnas utanför bestämmelsen.

4.1.6 Fartygssäkerhetslagen

I fartygssäkerhetslagen föreslås en ny punkt som definierar kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/411 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg vad avser säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor. nonN-SOLAS-direktivet antogs år 2017. I samband med ändringen av non-SOLAS-direktivet beslöts att bestämmelserna i direktivets bilagor i fortsättningen antas som delegerad förordning. Fartygssäkerhetslagens bestämmelser i vilka man hänvisar till non-SOLAS-direktivets bilagor föreslås ändras så de motsvarar kommissionens nya delegerade förordning.

Dessutom föreslås definitionen av traditionsfartyg i fartygssäkerhetslagen preciseras så att lagstiftarens avsikt framgår klarare av formuleringen i lagen. År 2019 fogades definitionen av traditionsfartyg till lagen som bland annat strävade efter att främja traditionsfartygens småskaliga kommersiella trafik och underlätta fartygens underhåll och användning. Vid Transport- och kommunikationsverkets beredning av de detaljerade tekniska bestämmelserna

framkom det att definitionen av traditionsfartygets användning kan preciseras. För att bestämmelsen klarare ska kunna genomföra lagstiftarens avsikt föreslås det att man i definitionen om traditionsfartyg nämner att fartyget används i småskalig kommersiell trafik.

I samband med detta fogas till fartygssäkerhetslagen även ett stabilitetsdirektiv för att genomföra nödvändiga bestämmelser. Stabilitetskraven för fartyg föreskrivs i enlighet med fartygets storlek, typ och trafikerade rutt i SOLAS-konventionen, IS-koden, non-SOLAS-direktivet eller i rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver. Transport- och kommunikationsverket har dessutom antagit en bestämmelse om fartygs stabilitet (TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019). Stabilitetsdirektivet har sådana bestämmelser som ska föreskrivas med lag. Dessa är utfärdande av certifikat enligt artikel 8 och rederiets skyldighet att underrätta om säsongstrafik eller trafik under kortare tidsperioder enligt artikel 9 i direktivet. I artikel 5 i direktivet förutsätts att medlemsstaterna upprättar en förteckning över de fartområden som korsas av ro-ro-passagerarfartyg i trafik till eller från deras hamnar samt över de signifikanta våghöjderna i dessa områden. Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att utfärda föreskrifter för att kunna definiera dessa havsområden ska även föreskrivas med lag.

4.1.7 Fartygsregisterlagen

I fartygsregisterlagen (512/1993) föreslås en ändring som gör det möjligt att förete en kopia av åtkomsthandlingen som en nödvändig utredning om att det egna förvärvet är lagligt. Genom ändringen säkerställs registreringen av fartyg och registreringen av äganderätten samt att fartygen hålls i trafik i alla situationer. Överlämnandet av en kopia av handlingen underlättar också aktörernas administrativa börda i sådana situationer. Den ursprungliga åtkomsthandlingen ska dock företes myndigheten i efterhand inom en månad. I fråga om utredning av förvärv föreslås inga principiella ändringar jämfört med den gällande lagen. Det föreslås att det till 31 § fogas en skyldighet för registermyndigheten att avföra ett fartyg ur registret, om fartygets ägare inte har företett den ursprungliga åtkomsthandlingen inom en månad från det att ansökan om inskrivning av äganderätten i registret skulle ha gjorts. Det föreslås också att paragrafens rubrik ändras. Dessutom föreslås tekniska ändringar i lagen, såsom förtydligande språkliga korrigeringar i den finska texten samt en korrigering av en hänvisning.

4.1.8 Lagen om sjöfartsskydd

Det föreslås att det till lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) fogas en ny 4 a § enligt vilken Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att ge ett klassificeringssällskap som Transport- och kommunikationsverket godkänt möjlighet att utföra sådana säkerhetskontroller av fartyg som lagen och förordningen om sjöfartsskydd kräver och att bevilja ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat. Syftet är att trygga en smidig gods- och frakttrafik också i situationer där resor har begränsats. Dessutom strävar man efter att göra besiktningen av fartyg smidigare, när besiktningen kan utföras av en aktör som redan befinner sig på plats i den stat där fartyget är beläget. Klassificeringssällskapen har ett omfattande internationellt nätverk, vilket innebär att det finns potentiella inspektörer i nästan alla länder. Rederierna har i regel avtal med vissa klassificeringssällskap, vilket innebär att granskningen i praktiken utförs av det klassificeringssällskap som rederiet anlitar. Även Transport- och kommunikationsverket kan dock fortfarande utföra säkerhetskontroller.

4.1.9 Lagen om marin utrustning

Tillämpningsområdet för lagen om marin utrustning (1503/2011) föreslås förtydligas så att det framgår att lagen tillämpas både på utrustning som avses i utrustningsdirektivet och på finländska fartyg för vilka säkerhetscertifikat utfärdas i enlighet med internationella konventioner som definieras inom tillämpningsområdet.

Det föreslås även att det till lagen fogas möjlighet för Transport- och kommunikationsverket att anse att marin utrustning som inte är försedd med rattmärke motsvarar marin utrustning som är försedd med rattmärke även i sådana fall där fartyget inte byter flagg. Godkännande av utrustning som inte är försedd med rattmärke är nödvändigt till exempel i situationer där Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg säljs till en privat näringsidkare som registrerar fartyget under finsk flagg. Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg omfattas normalt inte av tillämpningsområdet för fartygssäkerhetslagen men om dessa används regelbundet i allmän trafik för transport av passagerare eller last ändras deras användningsändamål och omfattas av lagens tillämpningsområde. I sådana fall ger dock inte lagen om marin utrustning Transport- och kommunikationsverket möjlighet att godkänna marin utrustning som motsvarar marin utrustning försedd med rattmärke som i situationer där ett fartyg som seglar under ett utanför Europeiska unionens lands flagg övergår till finsk flagg.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna för att ordna avfallshantering beskrivs separat för olika typer av hamnar nedan.

Småbåtshamnarnas krav föreslås graderas enligt användningen av hamnen så att hemmahamnarna ska ordna med mottagning av samma avfallsfraktioner som det för närvarande föreskrivs för hamnar med minst 50 platser. Dessa är blandavfall, toalettavfall, farliga avfall och oljehaltiga avfall. Andra småbåtshamnar ska ordna med mottagning av blandavfall och toalettavfall. Kostnaderna för hamnarna beror främst på hurudan avfallshantering hamnen har för närvarande. Antalet småbåtshamnar som kommer att omfattas av bestämmelsen uppskattas till cirka 950. Det är svårt att uppskatta andelen hemmahamnar bland dessa men det torde vara kring hälften. I dryga fyrahundra hamnar ska man således ordna med mottagning av alla fyra avfallsfraktioner och i dryga hundra mottagning av blandavfall och toalettavfall. Mottagning av blandavfall har redan nu ordnats i nästan alla dessa hamnar så kostnader orsakas endast av mottagning av toalettavfall och i hemmahamnarna dessutom av farliga och oljehaltiga avfall.

Installationskostnaderna för tömningsanordningarna för toalettavfall kan uppgå till 50 000 euro varmed engångsinvesteringen är betydande. De årliga kostnaderna för hanteringen av toalettavfall är uppskattningsvis tusen eurokring. De årliga kostnaderna för mottagningen av farliga och oljehaltiga avfall rör sig enligt uppgifter från hamnarna och avfallsföretagen i samma storleksklass. Investeringskostnaderna som mottagningen av dessa förutsätter är dock betydligt lägre. De årliga kostnaderna för dryga hundra hemmahamnar som omfattas av bestämmelserna är således högst kring tretusen euro och för övriga hamnar cirka tusen euro i året.

Dock är det skäl att beakta att innehavare av en småbåtshamn kan uppfylla kravet på att ordna avfallshantering genom att avtala med en annan hamninnehavare eller en annan aktör, såsom kommunen, om användningsrätt till deras mottagningsanordning för avfall. På så sätt krävs det

inte att alla hamnar har till exempel mottagningsmöjlighet för toalettavfall om fartygen som använder hamnen kan tömma toalettavfallet i en annan nära belägen mottagningsanordning. Avtalet kommer dock att medföra kostnader för hamninnehavaren men kostnaderna uppskattas vara betydligt lägre än kostnaderna för anskaffning och upprätthållande av mottagningsanordningen. Kostnaderna varierar dock avsevärt från hamn till hamn. Kostnaderna för avfallshanteringen påverkas framför allt av antalet fartyg och mängden fartygsgenererat avfall i hamnen. Dessutom inverkar hamnens läge på transportkostnaderna varmed tilläggskostnader framför allt tillkommer för hamnar som är belägna i yttre skärgården. Hamnens läge inverkar även på till vilken behandlingsanläggning avfallet kan föras för behandling eller vilka avfallsföretag har möjlighet att tillhandahålla avfallshantering i hamnen, detta inverkar också på prisen.

Kommunen tar ut en avgift av småbåtshamnen för godkännande av avfallshanteringsplanen. Avgifterna varierar från kommun till kommun men är i genomsnitt 250–300 euro.

Bestämmelsen om småbåtshamnar har indirekta konsekvenser även för båtförare som använder de småbåtshamnar som omfattas av konsekvenserna av de föreslagna ändringarna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. I enlighet med fartygsavfallsdirektivet kommer hamnarnas kostnader slutligen betalas av båtförarna via hamnavgifterna och segelföreningarnas medlemsavgifter. I och med kostnaderna som beskrivs ovan uppskattas hamnavgifterna för de enskilda gästhamnarnas båtförare stiga med i genomsnitt 10 procent till den del som hamnarna blir tvungna att investera i nya avfallshanteringsarrangemang. Det är utmanande att uppskatta höjningen av segelföreningarnas bryggplatsavgifter eftersom kommunernas och segelföreningarnas hyresavtals- och annan avtalspraxis varierar stort. Det uppskattas dock att varje nämnt avfall ovan utgör högst 2–4 procent av bryggavgiften i en medelstor segelförening varmed höjningen i varje fall troligtvis stannar under 10 procent. I en stor del av hemmahamnarna finns redan nu mottagning för blandavfall och toalettavfall. Däremot lär insamling av farliga avfall och oljiga avfall närmast ordnas i större hemmahamnar för närvarande.

De cirka 250 fiskehamnar som kommer att omfattas av bestämmelsen ska åtminstone ordnamottagning av avfall från fartyg som normalt använder hamnen. Fiskehamnarna bedöms i regel redan ha insamling av blandavfall. Krav på mottagningsarrangemang vid sidan av blandavfall beror på behovet hos fiskefartygen som använder hamnen i enlighet med det föreslagna 9 kap. 1 § 1 mom. och därmed är det svårt att göra en generell bedömning av kostnaderna. Kostnaderna uppskattas dock öka måttligt.

Godkännande av avfallshanteringsplanen medför även kostnader för fiskehamnarna. Avfallshanteringsplaner för fiskehamnar, där det lastas minst 20 000 kilogram fångst per år, godkänns av regionala närings-, trafik- och miljöcentralen som föreslås få rätt att ta ut en avgift för godkännande av avfallshanteringsplanen. Avgiften som närings-, trafik- och miljöcentralen tar ut av hamnarna uppskattas vara högst några hundra euro. Avfallshanteringsplanerna för små fiskehamnar godkänns i fortsättningen av den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten vars avgift för småbåtshamnar för närvarande är i genomsnitt 250–300 euro. För närvarande finns ingen uppskattning om avgifternas storlek som de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna tar ut av fiskehamnarna, men avgiftsbeloppet får inte överstiga kostnaderna som uppgifterna orsakat myndigheterna. Godkännandet av fiskehamnarnas avfallshanteringsplaner uppskattas inte kräva mer arbete än för småbåtshamnarna så därmed torde avgiften vara högst 300 euro.

Kostnaderna för att ordna avfallshanteringen i fiskehamnarna betalas indirekt av fiskarna eftersom kostnaderna för avfallshanteringen ska täckas med avgifter som tas ut av hamnanvändarna. Avgifterna som tas ut av fiskarna bedöms inte öka avsevärt.

I och med ändringen av definitionen av hamnen kommer även de hamnar som betjänar förbindelsefartyg och vattenbussar, i vilka fartygen avlämnar avfall, att omfattas av kraven i 9 och 10 kap. i lagen. Således ska även de ordna avfallshantering och utarbeta och låta godkänna avfallshanteringsplaner. Deras avfallshanteringsplaner föreslås föreskrivas så att de endast omfattas av minikravet enligt direktivet om att ordna mottagning av avfall från fartyg som normalt använder hamnen. Enligt NMT-centralernas bedömning har hamnarna som används av förbindelsefartyg och vattenbussar redan tillräckliga tjänster för att svara på behovet hos fartygen som använder dem och därmed bedöms konsekvenserna av att ordna avfallshantering vara små. Godkännandet av avfallshanteringsplanerna bedöms å andra sidan medföra liten administrativ börda samt eventuellt låga ekonomiska kostnader om närings-, trafik- och miljöcentralerna använder sig av den föreslagna möjligheten att ta ut en avgift för godkännandet av avfallshanteringsplanen.

De föreslagna ändringarna för handelssjöfartens hamnar medför jämförelsevis små konsekvenser. Kraven på mottagning av avfall kan förutsättas avfallsskär och att hamnen uppdaterar sin avfallshanteringsplan. Avfallshanteringsplanen ska vara grundligare än för närvarande vilket medför en liten administrativ börda för hamnarna. Dessutom ska avfallshanteringsplanens centrala uppgifter göras tillgängliga för hamnanvändarna och föras in i systemet för hantering av information inom sjöfarten, dvs. det för närvarande kallade Portnet-systemet, och unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten SafeSeaNet. Hamnen ska vidta dessa åtgärder då hamnens verksamhet ändrar väsentligt och minst vart femte år. För utarbetande av avfallshanteringsplanen föreslås 1,5 års övergångstid efter att lagen trätt i kraft. På så sätt kan cirka en tredjedel av handelssjöfartens hamnar förnya sina avfallshanteringsplaner enligt föreslagna krav då de enligt den nuvarande lagen ska granska sina nuvarande planer.

De föreslagna ändringarna i hamnens operativa verksamhet inverkar på så sätt att hamnar som tar emot fartyg med en bärkraft på över 1350 ton ska tillhandahålla fartyget ett avfallsavlämningskvitto enligt 10 kap. 3 §. Det finns uppskattningsvis 50 sådana hamnar. Utarbetandet och tillhandahållandet av ett kvitto tar uppskattningsvis några minuter för hamnen. I nämnda hamnar utförs årligen sammanlagt 40 000 hamnanlöp.

Avgiftssystemet är i huvuddrag oförändrat eftersom ändringarna närmast gäller principerna som tillämpas för variationer och sänkning av avgifter. Hamnarna ska dessutom ta ut en avgift av fartygen som använder hamnarna för kostnaderna för mottagning och hantering av avfall från fartygen och således borde ändringarna inte ha ekonomiska konsekvenser för hamnarna. Tillämpningen av bestämmelserna om avgifter för avfall från fartyg inleds den 1.1.2022 så att hamnarna ska hinna beakta ändringarna i betalningssystemet i sin prissättning.

Kostnaderna för handelssjöfartens fartyg uppskattas kvarstå på nuvarande nivå eftersom betalningssystemet till stor del förblir oförändrat. Bestämmelsen om undantag får små ändringar enligt vilka fartyg i regelbunden trafik utan tidtabell i fortsättningen inte får undantag från obligatorisk avlämning, skyldigheten att göra förhandsanmälan och avfallsavgifter. Det finns uppskattningsvis 10 sådana fartyg. Å andra sidan kan fartyg i närsjöfarten i fortsättningen beviljas nedsättning på avfallsavgifterna som lindrar kommande konsekvenser för fartyg som förlorat ifrågavarande undantag.

Ändringarna i fartygens skyldighet att avlämna avfall och lastrester från fartyg, dvs. den obligatoriska avlämningen av avfall, bedöms inte heller medföra betydande konsekvenser för fartygen eller hamnarna.

Bestämmelsen har också mer omfattande konsekvenser utanför hamnarna och fartygen. Först och främst torde förslagen öka efterfrågan på avfallshanteringstjänster då fler hamnar än för

närvarande ska ordna mottagning av avfall. Det här medför positiva konsekvenser för avfallshanteringsföretagen och en liten sysselsättande effekt.

Konsekvenser för myndighetsverksamheten

Konsekvenser för Transport- och kommunikationsverket är framför allt beviljande av undantag, tillsyn och rapportering om påstådda brister.

Transport- och kommunikationsverket behandlar årligen cirka 50–80 undantagsansökningar. Nästan alla av dessa uppfyller förutsättningarna för undantag. Antalet undantag bedöms i stort sett vara oförändrad trots att fartyg i regelbunden trafik utan tidtabell inte längre är berättigade till undantag eftersom några andra stora förbindelsefartyg på motsvarande sätt kommer att omfattas av bestämmelsen och som man antar kommer ansöka om undantag för att undvika skyldigheten att göra förhandsanmälan och obligatorisk avlämning av avfall.

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka fartygens, som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet, obligatoriska avlämning av avfall och förhandsanmälningar såsom föreskrivs i 10 kap. och fartygsavfallsdirektivet. Enligt direktivets bestämmelser ska Transport- och kommunikationsverket granska antalet fartyg som anlöper finska hamnar som motsvarar minst 15 procent av det totala antalet enskilda fartyg som årligen anlöper dess hamnar. Det här inspektionsåtagandet uppfylls delvis som en del av hamnstatsinspektionerna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll men inspektionerna ska riskbaserat riktas till vissa fartyg enligt genomförandeakterna som kommissionen antar senare så Transport- och kommunikationsverket torde vara tvungen att årligen utföra minst några extra inspektioner enligt fartygsavfallsdirektivet. Minimiinspektionsåtagandet på 15 % som föreskrivs i artikel 11.1 i fartygsavfallsdirektivet av det totala antalet fartyg som kommer till Finland innebär cirka 250 fartygsinspektioner per år enligt fartygsdirektivet. Hittills har 10–20 inspektioner utförts per år. Man strävar efter att utföra fartygsavfallsinspektionerna i samband med andra sjöfartsinspektioner trots att fartygsavfallsinspektionerna i princip kräver särskilda personalresurser. Då inspekteras fartyget av två tjänstemän på samma gång varav den ena sköter fartygsavfallsinspektionen och den andra övriga inspektioner relaterade till övervakningen av sjöfarten. På grund av det riskbaserade riktandet kan det vara motiverat att även inspektera sådana fartyg som annars inte skulle inspekteras. På grund av fartygens belägenhet och antal klarar man under en dag av att utföra en fartygsavfallsinspektion. Med beaktande av det administrativa arbetet relaterat till inspektionerna, avståndet till fartygen och behovet att schemalägga inspektionerna ojämnt under veckan och kalenderåret medför inspektionsskyldigheten på 15 % tilläggsuppgifter för Transport- och kommunikationsverkets övervakning av sjöfarten som motsvarar cirka två årsverken.

Trafik- och kommunikationsverket är huvudanvändare av unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten, dvs. det s.k. SafeSeaNet-systemet i Finland samt för det nationella informationssystemet för sjöfarten Portnet. Det kan vara nödvändigt att utbilda kontaktpersonerna för handelssjöfartshamnarna i användningen av Portnet och SafeSeaNet och utöka stödtjänsterna riktade till dem vilket inverkar på verkets arbetsuppgifter. Utbildnings-, stöd- och rådgivningsuppgifterna relaterade till SafeSeaNet-rapporteringen som tillförs i och med den här propositionen uppskattas sysselsätta Trafik- och kommunikationsverket årligen med cirka 0,2 årsverken.

Rapportering om påstådda brister i de finska hamnarnas mottagningsanordningar samt rapporteringen om finska fartygs rapporterade brister i utländska hamnars

mottagningsanordningar till Internationella sjöfartsorganisationen och hamnstaten bedöms inte medföra konsekvenser för Transport- och kommunikationsverket eftersom de redan nu rapporterar nämnda uppgifter. Det är närmast fråga om lagtekniska tillägg.

För närings-, trafik- och miljöcentralen medför framför allt godkännandet av hamnarnas avfallshanteringsplaner konsekvenser. Antalet hamnar för vilka närings-, trafik- och miljöcentralen ansvarar för godkännandet av avfallshanteringsplanerna bedöms öka med minst tiotals dryga hundra. Behandlingen av en avfallshanteringsplan räcker i genomsnitt 1–3 dagar för närings-, trafik- och miljöcentralen. Antalet avfallshanteringsplaner som ska godkännas uppskattas fördubblas från nuvarande hundra till tvåhundra varmed även den totala arbetsmängden fördubblas. Den totala arbetsmängden till följd av förslagen är då uppskattningsvis 200 dagsverken. Avfallshanteringsplanerna föreslås i fortsättningen vara i kraft fem år eller tills hamnens verksamhet ändras avsevärt varmed uppgifterna fördelas på olika år. Dessutom sysselsätter annan styrning och rådgivning samt övervakning i hamnen cirka 2 dagsverken i året. Det årliga tilläggsarbetet uppskattas således vara totalt 200 dagsverken. De nya uppgifterna riktas framför allt till närings-, trafik- och miljöcentralerna vid kusten på vilkas områden det finns stora fiskehamnar och hamnar för förbindelsefartyg och vattenbussar. Till lagen föreslås en bestämmelse enligt vilken närings-, trafik- och miljöcentralen kan ta ut en avgift av hamnen för bedömningen och godkännandet av dess avfallshanteringsplan vilken är avsedd att täcka närings-, trafik- och miljöcentralens börda som avfallshanteringsplanerna orsakar. Enligt 6 § i lagen om grunderna för avgifter till staten ska storleken på den avgift som staten uppbär för en offentligrättslig prestation motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen (självkostnadsvärde). Avgifterna för godkännandet av avfallshanteringsplanerna ska således motsvara storleken på kostnaderna som dessa orsakar NTM-centralerna. Dessutom ska varje NTM-central i samband med ikraftträdandet av bestämmelsen som en engångsåtgärd utreda hamnarna inom sitt område. Effekten av den här uppgiften bedöms vara från några till några tiotals dagsverken vid varje NTM-central. Med beaktande av att NTM-centralerna för närvarande inte tar ut någon avgift för godkännandet av de totalt tiotals avfallshanteringsplanerna kan avgiften som uppbärs uppskattas täcka effekterna på arbetsmängden som de nya uppgifterna medför.

På motsvarande sätt utökas de kommunala miljöförhållningsmyndigheternas uppgifter enligt miljöskyddslagen för sjöfarten avsevärt i och med det ökade antalet småbåtshamnar som kommer att omfattas av bestämmelsen. Antalet småbåtshamnar som omfattas av bestämmelsen och vars avfallshanteringsplaner den kommunala miljöförhållningsmyndigheten godkänner uppskattas öka från den nuvarande uppskattningen 350 hamnar till totalt 1300 hamnar. Dessutom medför godkännandet av små fiskehamnars avfallshanteringsplaner uppgifter för de kommunala miljöförhållningsmyndigheterna. Det uppskattas att det finns drygt 50 sådana hamnar. Den totala ökningen av arbetsmängden är således drygt 1000 hamnar. Hamnarna kan dock upprätta gemensamma avfallshanteringsplaner och därmed uppskattas det att kommunens miljöförhållningsmyndighet inte behöver godkänna 1350 avfallshanteringsplaner. Behandlingen av en avfallshanteringsplan tar enligt insamlade uppgifter i genomsnitt högst ett dagsverke för den kommunala miljöförhållningsmyndigheten. Dessutom sysselsätter annan styrning och rådgivning samt övervakning i hamnen den kommunala miljöförhållningsmyndigheten med totalt knappa ett dagsverke per år. Sammanlagt uppskattas de föreslagna ändringarna öka kommunernas uppgifter med cirka 450 dagsverken per år. Den administrativa bördan som ändringarna orsakar riktas särskilt till kommuner där det finns många småbåtshamnar med 25–49 platser. kommunenK kan ta ut en avgift för godkännandet av avfallshanteringsplanen. Dessutom ska varje kommun i samband med ikraftträdandet av bestämmelsen som en engångsåtgärd utreda hamnarna inom kommunen. Kommunerna har uppskattat att den här uppgiften tar i genomsnitt ett dagsverke, dvs. sammanlagt cirka 300 dagsverken.

Dessutom medför det konsekvenser då datasystemet för miljövärdsinformation ska uppdateras så det motsvarar ändringarna som hänför sig till hamnarnas avfallshantering som föreslås till miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom ska små hamnar bilda ett system. Digitaliseringen av NTM-centralernas förfaranden och de kommunala myndigheternas möjlighet att registrera i registret uppskattas kosta cirka 100 000 euro.

Fartygsavfallsdirektivet förutsätter även ordnande av tillsyn över fartyg som inte omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde, dvs. närmast fartyg vars bruttodräktighet är under 300. Den här tillsynsuppgiften föreslås tilldelas Gränsbevakningsväsendet och polisen. Nämnda myndigheter kan ingripa vid sådana fartygs överträdelser mot obligatorisk avlämning av avfall vid sidan av sina uppgifter enligt miljöskyddslagen för sjöfarten och till exempel sjötrafiklagen. På så sätt förutsätter uppgiften inte ytterligare resurser. Ovannämnda 15 % inspektionsåtagande gäller inte nämnda fartyg utanför övervakningsdirektivet vars bruttodräktighet är under 300.

Enligt den föreslagna 9 kap. 10 § får Naturresursinstitutet nya en uppgift som hänför sig till insamlingen av övervakningsuppgifter avseende volymen och kvantiteten av avfall som insamlats i nätfångstredskap under en fiskeinsats. Avsikten är att Naturresursinstitutet genomför insamlingen av uppgifter genom enkätundersökning där metoderna för övervakningsuppgifterna som kommissionen antagit med genomförandeakter iakttas. Undersökningarna ska genomföras så frekvent som genomförandeakten föreskriver. Under det första året uppskattas uppdateringen av systemen som uppgiften förutsätter kosta minst 50 000 euro och därefter dryga 20 000 euro i samband med varje enkät. I nämnda bestämmelse föreskrivs också om skyldigheten att tillhandahålla övervakningsuppgifter till kommissionen. Rapporteringsuppgiften bedöms dock vara väldigt liten.

Miljökonsekvenser

Fartygsavfallsdirektivets målsättning är att förhindra att avfall från fartyg hamnar i havet genom att effektivisera tillgången till adekvata mottagningsanordningar i hamn samt genom att främja avlämningen av avfall i hamn. Med avseende på miljön är de positiva effekterna många varav de viktigaste hänför sig till förhindrandet av marint skräp från fartygstrafiken särskilt med hjälp av ett sporrande avgiftssystem för hamnarna, effektiviserad EU-tillsyn av fartyg samt främjande av effektivare separat insamling av avfall och cirkulär ekonomi.

Förtydligandet av det sporrande avgiftssystemet enligt direktivet och utvidgandet av systemet till att fullständigt omfatta fartygens fasta avfall i alla EU:s hamnar, inkl. fiske- och småbåtshamnarna, är en betydande förbättring för förhindrandet av nedskräpning av haven på Europeisk nivå. Utvidgningen av det sporrande avgiftssystemet grundar sig framför allt på EU:s ambitiösa mål och därigenom på den starka prioriteringen att förhindra nedskräpning av haven. Trots att största delen av nedskräpningen av haven härstammar från land orsakar även fartygstrafiken, fisket och vattenbruket nedskräpning. Man strävar efter att svara på problemet med ett s.k. 100 % ingen specialavgift-system som länge varit i bruk i Finland och övriga Östersjöländer enligt HELCOMs rekommendation.

I hamnens avgiftssystem beaktas dessutom miljövänliga fartyg separat genom sänkta avfallsavgifter. Ekonomisk vägledning tros ha en positiv inverkan på fartygens och rederiernas vilja att investera i fartygens planering och utrustning samt effektivisera sin verksamhet så att fartyget genererar mindre avfall.

Betydande konsekvenser med avseende på miljön i EU uppnås även genom effektiviserad tillsyn av fartygen. Riskbaserad tillsyn möjliggör effektivt riktade tillsynsresurser och på sätt strävar man efter att främja tillsynsarbetet för förhindrandet av olagliga utsläpp.

Enligt rapporten från Förenta nationernas miljöprogram (UNEP) år 2019 har avfallsutsläpp i haven från fartyg, särskilt marint skräp, identifierats som betydande hot mot miljön, människans hälsa och ekonomin. Marint skräp är ett globalt problem som förekommer både i världshaven och lokala havsområden. Enligt ifrågavarande UNEP-rapport och Internationella sjöfartsorganisationens år 2018 godkända åtgärdsprogram för bekämpningen av marint skräp kan marina däggdjur, fiskar och fåglar kvävas i plastskräp eller fastna i övergivna fiskeredskap som vidare kan leda till att djuren dör. Mikroplast å sin sida kan, förutom ha en direkt inverkan på djurens välbefinnande, transporteras via näringskedjan till människans kropp. För rederiindustrin kan marint skräp medföra säkerhets- och navigeringsrisker eftersom rep eller fiskenät kan fastna i fartygens propellrar eller så kan fartyg krocka med containrar som fallit i havet och flyter omkring. Marint skräp orsakar även estetisk skada längs kusterna och skadar främst turismen som vidare orsakar ekonomiska förluster.

Enligt Europeiska kommissionens utredning från år 2014 är inte sjöfarten den huvudsakliga källan till marint skräp i Östersjön men sjöfartens utsläpp av marint skräp motsvarar ändå cirka fem procent av alla utsläpp av marint skräp i Östersjön. Enligt ifrågavarande utredning och Förenta nationernas GESAMP-arbetsgrupps undersökning är det särskilt viktigt att förebygga utsläpp av marint skräp från fartyg eftersom utsläppen inverkar direkt på särskilt den sårbara marina miljön i yttre skärgården och koncentreras till fartygsfarlederna varmed den lokala effekten av nedskräpningen kan vara betydande.

Utsläpp av skräp från fritidsbåtar har också identifierats som en källa till det marina skräpet på Östersjöområdet. Enligt kommissionens utredning motsvarar nedskräpningen från fritidsbåtar cirka tre procent av allt marint skräp på Östersjöområdet. Trots att andelen nedskräpning från fritidsbåtar av de totala utsläppen är relativt liten koncentrerar sig utsläppen punktmässigt till områden som är populära bland båtförarna. Dessutom kan nedskräpningen ske på områden där nedskräpning annars inte skulle ske, till exempel i skärgården på orörda stränder. För närvarande har bristerna i mottagningen av avfall i särskilt småbåts- och utflyktshamnar ställvis lett till att privata sopkärl i hamnarnas närområde har fyllts och att miljön omkring har nedskräpats. Genom att öka mottagningen av avfall i hamnarna minskar man därmed nedskräpningen av naturen och miljöskadorna som nedskräpningen orsakar.

Övergödning har också identifierats som ett av Östersjöns största miljöhot. Enligt resultatet från Åbo universitets Brahea-centers och Håll Skärgården Ren rf:s tankvakt-projekt tömmer 6–7 % av båtförarna sin septiktank i vattnet åtminstone varannan gång. Enligt resultatet var de huvudsakliga orsakerna till dessa utsläpp icke-fungerande eller brist på mottagningsanordningar. Med avseende på handelssjöfarten begränsas toalettavfallsutsläpp med den internationella MARPOL-konventionen men trots det kan till exempel fraktfartyg släppa ut orenat toalettavfall i havet 12 sjömil från närmsta strand. I toalettavfallet finns övergödande kväve och fosfor som algerna använder för sin tillväxt. Dessutom försvagar avföringsbakterierna vattenkvaliteten. Insamling av toalettavfall och en omfattande organiserad avfallshantering för avfall från fartyg har en klar inverkan på minskningen av näringsämnenas belastning i våra vatten.

De föreslagna åtgärderna är i linje med målsättningarna för vatten- och havsvården. Ingen specialavgift-systemet och den obligatoriska avlämningen av avfall ökar avlämningen av avfall till laglig avfallshantering i hamn.

Den föreslagna bestämmelsen har också positiva konsekvenser för båtförare eftersom avfallens mottagningsanordningar är bättre tillgängliga än tidigare och behovet av att transportera avfall mellan hamnarna minskar i och med den förbättrade avfallshanteringen i småbåtshamnarna. Det kan antas att utvecklingen av avfallshanteringsmöjligheterna på lång sikt även leder till en bättre återvinningsgrad än nu med avseende på avfall från småbåtarna.

4.2.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift

Ekonomiska effekter

De föreslagna ändringarna har inga betydande ekonomiska konsekvenser eftersom det sker jämförelsevis få brott mot utsläppsförbudet av olja nuförtiden. Ekonomiska konsekvenser kan anses orsakas de aktörer vars fartyg släpper ut olja i havet på insjöområden och för vilka därför en storleksmässigt mer betydande administrativ sanktion än det nuvarande bötesstraffet skulle utfärdas. Oljeutsläppsavgiftens belopp bestäms även på insjöarna enligt avgiftstabellen som bifogas till lagen, dvs. det beror på utsläppets storlek och fartygets storlek.

Konsekvenser för myndigheterna

De föreslagna ändringarna för tillämpningsområdet av utsläppsförbudet av olja förtydligar Gränsbevakningsväsendets och polisens verksamhet vid misstanke om brott mot utsläppsförbud enligt 2 kap. 1 §. Utvidgningen av utsläppsförbudet till andra än mineraloljor med jämförbara egenskaper och användningsändamål förenklar utfärdandet av oljeutsläppsavgift då myndigheterna inte behöver utreda om det är fråga om mineralbaserad olja eller annan olja. Med avseende på artikel 211.5 i havsrättskonventionen ska man dock fortfarande utreda utsläpp från utländska fartyg inom den ekonomiska zonen om det är fråga om mineraloljeutsläpp eller annat utsläpp som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen. Avgiftsbeloppen bedöms öka så måttligt att det inte finns någon betydande konsekvens för myndigheternas uppgifter.

Utvidgandet av tillämpningsområdet att även omfatta insjöar förenhetligar sanktionsförfarandet som iakttas på havsområdet och insjöarna. Förslaget har ingen inverkan på den operativa tillsynen eller myndigheternas behörigheter eftersom polisen redan enligt den nuvarande lagen är tillsynsmyndighet för fartygens oljeutsläpp på insjöarna och Gränsbevakningsväsendet för havsområdena. Det administrativa förfarandet vid sidan av brottsprocessen kan ändå även för insjöarnas del komma att kräva utbildning av polisen trots att själva tillsynsansvaret redan nu ingått i polisens uppgifter. Centralkriminalpolisens laboratorium undersöker proven från oljeutsläppen och Gränsbevakningsväsendet och polisen iakttar den här anvisningen vid provtagningen.

Miljökonsekvenser

Förslaget förbättrar oljeutsläppsavgiftssystemets funktion som kan anses förbättra skyddsnivån för den marina miljön till följd av dess preventiva effekt. Kolväten som liknar mineralbaserade oljor och har jämförbara egenskaper och andra liknande skadliga ämnen som används på fartygen kan allmänt anses vara lika skadliga för den marina miljön som traditionella fossila mineraloljor och därmed är det motiverat att förbjuda utsläpp av dessa i vattnet för att skydda den marina miljön. Förslaget skulle på detta sätt ha positiva miljökonsekvenser. Oljeutsläppsavgiftssystemets miljökonsekvenser beskrivs mer omfattande i samband med dess reglering i regeringens proposition RP 77/2005 rd. Oljeutsläppen har skadliga konsekvenser på insjöarna i samma mån som på den marina miljön, en effektivisering av sanktionssystemet

genom att utvidga oljeutsläppsavgiftens geografiska tillämpningsområde så det omfattar insjöarna höjer nivån på miljöskyddet.

4.2.3 Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet

Ekonomiska effekter

Förslagen strävar efter att effektivisera övervakningen av svaveldirektivet och har således inga ekonomiska effekter för sjöfartsbranschens aktörer eller bränsleleverantörer som iakttar kraven. Däremot ska en bränsleleverantör som upprepade gånger agerat i strid mot kraven meddela Tullen om leveransoperationen av bränsle och ersätta myndigheterna för kostnaderna som provtagning och analysering av bränslet orsakar. Kostnaderna beror på övervakningens frekvens som Tullen bestämmer från fall till fall. De största bränsleleverantörerna i Finland levererar bränsle till och med tusentals gånger per år så de ekonomiska konsekvenserna kan i princip bli stora. Det anses dock vara väldigt osannolikt att bestämmelsen kommer att tillämpas.

Konsekvenser för myndigheterna

Utvidgandet av övervakningsskyldigheten av bränsleleverantörerna till att i vissa fall omfatta provtagning på fartygen av det marina bränslet då bränslet levereras till fartyget medför en ny tillsynsuppgift för Tullen. Kostnaderna som övervakningsuppgifterna orsakar myndigheterna ska uppbäras av bränsleleverantören. Tullens personal som ansvarar för provtagningen ska utbildas i uppgiften. Syftet är att tulltjänstemännen ansvarar för provtagningen men att Tullen vid behov kan be Gränsbevakningsväsendet om handräckning. Dessutom borde Transport- och kommunikationsverket utbilda Tullens personal i MARPOL-provtagning. Den nya tillsynsuppgiften ska dock endast genomföras om det visar sig att bränsleleverantören som registrerats i medlemsstaten tre gånger under vilket år som helst levererat bränsle som uppfyller specifikationerna för bränslets överlåtelsebevis på grundval av uppgifterna som rapporterats i unionens datasystem eller årsberättelsen som avses i artikel 7. Dylika fall har hittills inte förekommit i Finland.

Miljökonsekvenser

Förslaget strävar efter att effektivisera övervakningen av svaveldirektivet och på så sätt säkerställa att fartygen använder bränsle vars svavelhalt är inom tillåtna gränser. Förslagen har således positiva konsekvenser för miljön.

4.2.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle

Ekonomiska effekter

Antalet operationer som omfattas av 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten ökar i viss utsträckning. Överföring av oljelaster har endast genomförts två gånger på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon sedan bestämmelsen trädde i kraft i början av år 2018. Överföring av skadliga och farliga laster och leverans av bränsle har koncentrerats till hamnarna och det genomförs uppskattningsvis några överföringar årligen till havs. Det bör dock beaktas att det inte finns exakta uppgifter om antalet överföringar för närvarande eftersom aktörerna inte behöver informera om dessa till myndigheterna.

Enligt uppskattning bunkras fartyg från ett fartyg till ett annat i genomsnitt ett tiotal gånger per år i finska hamnar. Det finns inga uppgifter om antalet bunkringsoperationer på territorialhavet och i den ekonomiska zonen. Tillsvdare genomförs bunkringsoperationer mellan fartyg av åtminstone två finska aktörer i Finland (Neste Oyj och Wega Oy). Dessutom har några utländska aktörer genomfört bunkring av bränsle.

Utvidgandet av anmälningsskyldigheten från STS-operationer av oljelaster till överföring av andra skadliga och farliga laster samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat ökar en aning rederiernas administrativa uppgifter och orsakar således även begränsade ekonomiska effekter. Eftersom tiden som går till att göra och skicka en anmälan uppskattas vara kort (kring 15 minuter) ökar inte kostnaderna desto mer. Utarbetande och uppdateringen av lasthanteringsanvisningar medför endast en liten administrativ börda och kostnader eftersom största andelen av fartygen som genomför överföringar redan har interna anvisningar.

Vid utnämningen av utsedda områden för överföringar och bunkringar strävar man efter att beakta behovet hos aktörernas som genomför överföringarna och mer omfattande näringslivets behov. Syftet med utnämningen av områdena är dock att säkerställa att de skadliga miljöeffekterna minimeras och därmed kan utnämningen av områdena medföra liten skada för de nuvarande aktörerna.

Förslagets ekonomiska effekter för näringslivet, särskilt för rederierna, är således väldigt små.

Konsekvenser för myndigheterna

Myndigheternas, främst Transport- och kommunikationsverkets, administrativa uppgifter ökar en aning i jämförelse med nuläget till följd av bestämmelsens utvidgade tillämpningsområde.

Särskilt kartläggningen och utnämningen av områden utsedda för överföringar och leverans av bränsle ökar Transport- och kommunikationsverkets uppgifter med uppskattningsvis några dagsverken för varje område som ska utses. Det är uppskattningsvis några områden som ska utses. Arbetet kommer framför allt att infalla under år 2021 och 2022 då bestämmelsen avses träda i kraft. Då uppskattas den sysselsättande effekten vara cirka 0,5 årsverken. Därefter bedöms det att behovet av att utse nya områden sällan uppstår, enligt verkets bedömning högst en gång per år. En uppdatering av bestämmelsen om utnämningen genom att tillföra nya områden skulle öka verkets uppgifter med 0,2 årsverken varje gång.

Myndigheternas uppgifter ökar en aning då antalet övervakade överföringar och leveranser ökar. Å andra sidan ger den förbättrade tillgången till information bättre möjlighet för myndigheterna att ingripa i eventuella problemsituationer på förhand.

Enligt 27 a § i räddningslagen sörjer Gränsbevakningsväsendet för räddningsverksamheten vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor på finskt territorialvatten och inom Finlands ekonomiska zon och samordnar beredskapen för detta. Utvidgningen av tillämpningsområdet för 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten enligt de föreslagna bestämmelserna ökar även de bekämpningsansvariga myndigheternas beredskapsskyldighet och övervakning för att förhindra miljöskador vid överföringarna. Största delen av övervakningen och beredskapen kan skötas i samband med Gränsbevakningsväsendets upprätthållande av den normala beredskapen och patrulleringsverksamheten. Enligt den föreslagna 6 § kan Gränsbevakningsväsendet och räddningsverken ta ut avgifter för extra kostnader som orsakas av överföringar och bränsleleveranser som kräver särskilda beredskapsåtgärder direkt av fartygets trafikidkare eller ägare som tar emot överföringarna och leveranserna.

Således bedöms ändringarna inte medföra sådana betydande ekonomiska effekter för Gränsbevakningsväsendet som inte kan tas ut av den som orsakat kostnaderna.

Möjliggörandet av överföringar och bunkringar till havs främjar allmänt sjöfartens funktion och förbättrar produktiviteten. En eventuell ökning av kostnaderna för bekämpningsberedskapen och övriga kostnader för myndigheterna överstiger dock inte de övergripande ekonomiska fördelarna som genomförandet av bestämmelsen medför för Finlands export- och importindustri och sjöfarten.

Miljökonsekvenser

De föreslagna ändringarna strävar framför allt efter att minimera de negativa miljöeffekterna av lastöverföring och leverans av bränsle mellan fartyg. Bränslet för fartygets eget bruk och biodrivmedel och kemikalier som överförs som laster kan med avseende på miljöeffekterna vara lika skadliga som oljelasterna som omfattas av den nuvarande bestämmelsen. Fördelningen i traditionella brännoljor och nya biodrivmedel är något föråldrad eftersom biodrivmedel i sig själv innehåller olika bränslen och olika kemikaliska föreningar. För närvarande finns det kring 50 blandningar och komponenter av dessa på marknaden. Dessa transporteras i ökad utsträckning till havs i traditionella oljetankrar och så kallade produkttankrar istället för i kemikalietankrar. Fartygen kan fortfarande använda olika biobaserade bränslen. Risken för miljöförorening är verklig eftersom bland annat biodrivmedel kan ha likadana effekter på den marina miljön som mineraloljor då de blandas i vattnet. I framtiden kommer av mångfalden av biobränslen och deras råvaror att öka ytterligare. Det ska dessutom beaktas att kemikalier ofta kan vara mer benägna att explodera och antändas i jämförelse med traditionell brännolja. Dessa kan ha betydande stora skadliga effekter på miljön, människans hälsa och egendom. Den nuvarande kunskapen och beredskapen om fartygskemikalieolyckor är dessutom svagare jämfört med beredskapen för bekämpning av oljeskador. Med avseende på att kemikaliernas transport- och hanteringsvolym har ökat avsevärt de senaste årtiondena är det motiverat med en mer omfattande bestämmelse för överföringar med tanke på skyddet av den marina miljön.

Vid utnämningen av områden kan man dessutom beakta särskilt känsliga marina områden och andra områden där överföringar och leveranser inte ska genomföras med avseende på miljöskyddet. Begränsningen av överföringar till särskilt utsedda områden möjliggör även att en tillräcklig bekämpningsberedskap säkerställs vid utnämmandet av området.

Således har de föreslagna ändringarna positiva effekter på miljön.

4.2.5 Lämnande av fartyg som tillhandahåller isbryartjänster för Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås en ändring enligt vilken fartyg som tillhandahåller isbryartjänster för Trafikledsverket lämnas utanför tillämpningsområdet för barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten. För närvarande har Trafikledsverket åtta isbrytare med giltiga serviceavtal i bruk. Den föreslagna bestämmelsen lämnar fyra av dessa utanför bestämmelsen om barlastvatten. Installation av behandlingsanordningar för barlastvatten i dessa fyra fartyg bedöms sammanlagt kosta kring tre miljoner euro. Begränsningen av tillämpningsområdet sparar således betydande investeringskostnader.

Å andra sidan är ifrågavarande fartyg minst trettio år gamla och den kvarvarande livslängden för dessa är därmed begränsad. På grund av isbrytarnas verksamhet är miljöeffekterna annars

också väldigt små eller obefintliga. Den låga miljöpåverkan beror på att isbrytarna inte transporterar barlastvatten eller till exempel havsvatten som behövs för fartygets krängning mellan olika havsområden och barlastvattnet släpps ut väldigt nära det område varifrån det togs. Å andra sidan inverkar även den säsongsbetonade verksamheten och verksamhetsperioden som infaller på vintersäsongen.

Den föreslagna ändringen lämnar även fartyg som tillhandahåller isbrytjänster för Trafikledsverket på basis av statsfördrag utanför bestämmelsen om barlastvatten vilket är viktigt med avseende på isbrytaravtalen mellan Finland och dess grannländer. I Sverige och Ryssland är isbrytarna statsägda och de har genom nationella beslut lämnats utanför bestämmelsen om barlastvattenkonventionen. De har således inte behandlingsanordningar för barlastvatten. Utan den nu föreslagna bestämmelsen kan det uppstå situationer där Finland inte kan använda isbrytjänster med dessa fartyg. Den föreslagna ändringen förhindrar den här försvagande effekten för en fungerande vintersjöfart och en servicenivå som krävs för ett smidigt transportsystem året om.

4.2.6 Fartygssäkerhetslagen

Innehållet i bestämmelserna i bilagorna till non-SOLAS-direktivet överförs huvudsakligen oförändrat till kommissionens delegerade förordning. De tekniska kraven för passagerarfartyg under 24 meter i bilagorna till non-SOLAS-direktivet utgår ur den delegerade förordningen till följd av ändringarna i non-SOLAS-direktivet. Dessa fartyg lämnades utanför direktivets tillämpningsområde. I den delegerade förordningen införs även vissa tekniska förtydliganden avseende aluminiumfartyg. I samband med ändringen av non-SOLAS-direktivet ändrades definitionen för "likvärdigt material" till att omfatta även aluminiumfartyg som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Dessutom har de tekniska kraven i bilagorna till non-SOLAS-direktivet uppdaterats och förenklats för att öka läsbarheten. Kraven enligt bilagan till direktivet har regelbundet uppdaterats under direktivets giltighetstid. Det faktum att dessa bestämmelser i fortsättningen antas genom delegerad förordning istället för bilaga till direktivet påverkar inte aktörerna. Myndigheterna administrativa börda lättar eftersom en delegerad förordning i fortsättningen inte kräver genomförandeåtgärder.

Lagändringarna som hänför sig till genomförandet av stabilitetsdirektivet har ingen betydande inverkan för aktörerna eftersom direktivets krav långt motsvarar stabilitetskraven i avtalet om ikraftträdande av överenskommelsen om specifika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som bedriver internationell reguljär tidtabellsbunden trafik mellan, eller till eller från, bestämda hamnar i nordvästra Europa och Östersjön (s.k. Stockholmsavtalet). Förordningen om ikraftträdande av överenskommelsen (382/1997) trädde ikraft år 1997. Överensstämelsen för finländska ro-ro-passagerarfartyg, som omfattas av direktivets tillämpningsområde, med direktivet har fastställts i stabilitetsmaterialet liksom den signifikanta våghöjden inom vilken fartyg som uppfyller kraven i direktivet kan trafikera. Egentliga certifikat på att direktivets krav uppfylls har dock inte beviljats för finländska ro-ro-passagerarfartyg.

4.2.7 Fartygsregisterlagen

Ekonomiska effekter

Den föreslagna ändringen i fartygsregisterlagen om möjligheten att förete en kopia av åtkomsthandlingen påverkar förutsättningarna för aktörerna inom branschen att utöva sitt yrke i alla situationer. Förslaget säkerställer att verksamheten fortsätter smidigt utan avbrott eller svårigheter i registreringsförfarandet. Förslaget påverkar i synnerhet situationer där man

kommit överens om registrering en viss dag. Genom ändringen säkerställs att fartygen hålls i trafik även om aktören inte genast kan förete åtkomsthandlingen i original för myndigheten. Om ändringen inte görs och verksamheten avbryts på grund av registreringsförfarandet, kan detta medföra betydande ekonomiska förluster för aktörerna. Den ändring som föreslås i fartygsregisterlagen bedöms inte ha någon betydande inverkan på de administrativa kostnaderna för företagen, eftersom det är fråga om att möjliggöra ett alternativt sätt att fullgöra skyldigheten samtidigt som den egentliga lagstadgade skyldigheten förblir oförändrad. Den föreslagna ändringen i fartygsregisterlagen förutsätter inte digital beredskap eller digitala system hos företagen. Genom ändringen erbjuds bara ett möjligt alternativ till det nuvarande förfarandet. Ett företag kan därmed förete en kopia av åtkomsthandlingen, men ansökan och bilagorna till den kan fortfarande sändas per post eller företes i verket. På så sätt underlättar den föreslagna ändringen företagens administrativa börda.

Konsekvenser för myndigheterna

Den föreslagna ändringen i fartygsregisterlagen om flexibilitet i fråga om åtkomsthandlingen i original bedöms inte inverka på tillförlitligheten hos myndigheternas register. Äganderätt till ett fartyg kan förvärfas på samma sätt som till annan lös egendom, till exempel genom köp, byte, gåva, arv eller testamente. Äganderätten till ett fartyg övergår genom avtal, på det sätt som sägs i avtalsvillkoren, och registreringen får inte i detta avseende följder. Registreringen leder inte heller till att ett felaktigt förvärv korrigeras. En anteckning i fartygsregistret har ingen verkan. Därför kan man dock bevisa sitt förvärv trots eventuella felaktiga uppgifter i registret. Ändringen kan anses ha konsekvenser närmast i privaträttsligt hänseende. Anteckningar som gäller inskrivningen av äganderätten i ett registerärende har privaträttslig betydelse vid kreditgivning. Uppgifter om den som i registret antecknats som fartygets ägare kan också vara viktiga för utomstående, till exempel i ersättningsärenden som gäller skador orsakade av fartyget. Den offentliga tillförlitligheten hos myndighetens register tryggas av det föreslagna kravet på att den ursprungliga åtkomsthandlingen ska företes i efterhand samt myndighetens skyldighet att avföra fartyget ur registret, om behövlig utredning inte har företetts i efterhand. Detta har också betydelse för den internationella sjöfarten, där registreringen av den ursprungliga åtkomsthandlingen är normal sedvanerätt överallt i världen.

Att förete en kopia av åtkomsthandlingen som bilaga till registreringsansökan är inte begränsad till endast exceptionella situationer utan kan företes i alla situationer. Detta bedöms inte ha betydande inverkan på myndigheternas uppgifter.

4.2.8 Lagen om sjöfartsskydd

Ekonomiska effekter

Den ändring som föreslås i lagen om sjöfartsskydd kan anses minska behovet av resor, när inspektionen kan utföras av ett klassificeringssällskap som godkänts av Transport- och kommunikationsverket och som redan är verksamt i det område där fartyget är beläget, i stället för att den person som ska utföra inspektionen flygs från Finland till en hamn på eventuellt en annan kontinent. På grund av det ringa antalet säkerhetskontroller som utförs utomlands (10–15 fartyg per år) är konsekvensen av ändringen som helhet inte betydande, men för enskilda rederier och befraktare kan kontrollen vara mycket avgörande och nödvändig för att fartyget inte ska bli tvunget att stanna i hamn i en situation där resmöjligheterna för tjänstemän vid Transport- och kommunikationsverket är begränsade.

Den föreslagna ändringen i lagen om sjöfartsskydd minskar rederiernas kostnader, eftersom rederierna kan beställa en inspektör på närmare håll för att utföra en besiktning. Dessutom kan klassificeringssällskapen samtidigt utföra flera kontroller som bestämmelserna kräver, vilket något minskar den administrativa börda som kontrollerna orsakar rederierna.

Det undantag som föreslås i lagen om sjöfartsskydd har inga konsekvenser för säkerheten inom sjöfarten. Klassificeringssällskapen kan redan nu utföra besiktningar av finska fartyg i enlighet med och utfärda certifikat på basis av SOLAS-konventionen, MARPOL-konventionen och den internationella lastlinjekonventionen (FördrS 52/1968). Klassificeringssällskapen får också godkänna alla till fartyget hörande dokument som kräver godkännande och utföra kvalitetsrevisioner i enlighet med ISM-koden för säkerhetsorganisation för fartyg i syfte att garantera säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller förlust av liv samt undvika skador på egendom och miljön, särskilt den marina miljön. I fråga om finska fartyg har endast säkerhetskontroller av fartyg enligt ISPS-koden och certifikat som beviljas på basis av dem samt utfärdande av mätbrev helt ålagts Transport- och kommunikationsverket. Klassificeringssällskapen utför redan ISPS-inspektioner och andra ovannämnda uppgifter i fråga om andra än finska fartyg. Med beaktande av den omfattande behörighet som klassificeringssällskapen redan för närvarande har med stöd av andra lagar anses undantaget inte ha några konsekvenser för trafik- eller fartygssäkerheten.

Konsekvenser för myndigheterna

Genom ändringen av lagen om sjöfartsskydd kan Transport- och kommunikationsverkets verksamhet göras ändamålsenligare och personalresurserna riktas effektivare bland annat till tillsynsuppgifter. Eftersom det årligen finns cirka 40–50 fartyg som ska säkerhetskontrolleras, av dem 10–15 fartyg utomlands, är kontrollerna obetydliga med tanke på den ekonomiska situationen och de prestationsbaserade avgiftsintäkterna för verket. Tjänstemännen besparas den restid som normalt går åt till kontroller utomlands, varvid de bättre kan utnyttjas i andra arbetsuppgifter i Finland. Detta förbättrar användningen av Transport- och kommunikationsverkets resurser i synnerhet i situationer där det kan finnas allvarig risk för liv eller hälsa.

4.2.9 Lagen om marin utrustning

Förtydligande av tillämpningsområdet för lagen om marin utrustning underlättar övervakningen av den marina utrustningen samt marknadsövervakningen av den. Övervakningen av marin utrustning upplevs för närvarande vara svår då den inte installerats på fartyg som omfattas av lagens tillämpningsområde. Oklarhet har till exempel orsakats av om enbart den marina utrustningen omfattas av lagens tillämpningsområde då den inte ännu har installerats på fartyget.

Att anse att en marin utrustning som inte är försedd med rattmärke motsvarar en marin utrustning som är försedd med rattmärke förenhetligar behandlingen av fartyg i fall där fartyget inte byter flagg utan då fartyget av någon annan orsak omfattas av tillämpningsområdet för fartygssäkerhetslagen. För närvarande då ett fartyg som seglar under ett sådant lands flagg som hör till Europeiska unionen övergår till finsk flagg kan Transport- och kommunikationsverket ge tillstånd att placera utrustning som inte är försedd med rattmärke då myndigheten anser att den motsvarar fartyg försedd med rattmärke. Möjlighet till beviljande av dylikt tillstånd är dock inte möjligt i fall där fartygets flagg inte byts. Då förutsätts att fartygets utrustning byts till en som är försedd med rattmärke i samband med utfärdandet av säkerhetscertifikaten.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn

Fartygsavfallsdirektivet förutsätter att medlemsstaterna verkställer direktivets krav nationellt. Såsom beskrivs nedan i specialmotiveringarna är största delen av direktivets bestämmelser tämligen detaljerade och lämnar inget utrymme för nationell prövning än med avseende på det praktiska genomförandet. Dock anses till exempel bevarandet av begränsningen som grundar sig på konstruktionernas, tjänsternas samt besökarantalets och avfallsmängdernas småskalighet i definitionen av en hamn vara så viktigt att direktivet tolkas bortom dess ordalydelse. Dessutom ska begränsningen tolkas i lagen så att vissa platser alltid är så små att de lämnas utanför definitionen av en hamn. Begränsningen anses dock vara i linje med direktivet.

Fartygsavfallsdirektivet förutsätter att hamnarna mottar avfall från alla fartyg som normalt använder hamnen. Nationellt tolkas det här kravet så att man för handelssjöfartshamnarnas och småbåtshamnarnas del föreskriver i lag vilka avfallsfraktioner hamnarna minst ska ta emot. Lösningen grundar sig på bedömningen av hurudant avfall fartyg och båtar som anlöper sådana här hamnar genererar. Med avseende på andra hamnar (förbindelsefartygs- och fiskefartygshamnar) föreskrivs endast om direktivets minimikrav och hamnen ska själv bedöma vilka avfallsfraktioner som ska tas emot.

Direktiv är minimibestämmelser och medlemsstaterna har möjlighet att reglera direktivet mer detaljerat. Detta är möjligt särskilt för att uppfylla en hög miljöskyddsnivå. Således föreslås att man även i fortsättningen föreskriver mer omfattande än vad direktivet föreskriver om det så kallade ingen specialavgift-systemet. Finland har dessutom utvidgat miljöskyddsbestämmelsen för sjöfarten så att insjöar även omfattas av tillämpningsområdet för bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg. Det föreslås att det föreskrivs så även i fortsättningen.

Å andra sidan tillåter direktivet nationell prövning avseende bland annat tillämpning av bestämmelsen på statens fartyg, på fartyg som används i hamntjänster och på hamnarnas ankarplatser. Det föreslås att nämnda lättnader utnyttjas. Dessutom föreslås giltighetstiden för undantagen avseende den obligatoriska avlämningen av avfall, förhandsanmälan och avgifter förlängas i enlighet med direktivet från tre år i nuvarande lagen till fem år.

Största delen av direktivets bestämmelser skapar skyldigheter för hamninnehavarna eller fartygen och dessa skyldigheter ska därmed föreskrivas med lag enligt 80 § i grundlagen. Förordningen föreskriver dock om detaljerna i vissa krav såsom separat insamlingskrav av avfall i hamnarna och om sänkingsgrunderna för avgifterna som tas ut av fartygen enligt direktivet samt många kompletterande frågor för direktivet för vilka kommissionen antar genomförandeakter.

5.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift

Om lagstiftningen inte ändrades utan bestämmelserna om oljeutsläppsavgiften skulle kvarstå som förut finns det risk för att skyddsnivån för den marina miljön skulle lida.

5.3 Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet

I kompletteringen av bestämmelserna om genomförandet av svaveldirektivet är det fråga om att åtgärda den nuvarande rättsliga situationen som konstaterats otillräcklig i enlighet med svaveldirektivet. Det är fråga om precisering av övervakningen av bränsleleverantörer för vilka

inga alternativa tillvägagångssätt har setts. Den nuvarande bestämmelsen om övervakning av bränsleleverantörer ingår i lagen varmed det förutsätts att ändringen föreskrivs med lag.

5.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle

För närvarande får myndigheterna endast information om överföringar av oljelaster. Myndigheterna har således inte möjlighet att bedöma risker vid genomförandet av överföring av övriga skadliga och farliga laster samt bränsleleveranser och inte heller behörighet att ingripa i planerade operationer. Rekommendationer eller andra frivilliga styrmedel ger inte lika effektivt samma slutresultat eftersom syftet är att säkerställa att myndigheterna får information om alla skadliga och farliga överföringar och bränsleleveranser.

En utvidgning av bestämmelsen enligt förslaget är således nödvändig med avseende på miljöskyddet och den marina säkerheten.

Den nuvarande sjöfartsbestämmelsen i 2 a kap. skapar ramarna för genomförandet av oljelastöverföringar. Utvidgandet av bestämmelsen till att även omfatta överföring av övriga skadliga och farliga laster och bränsleleveranser är lagstiftningstekniskt sett det enklaste och mest ekonomiska sättet att reglera ifrågavarande operationer. En utvidgning av bestämmelsen kräver till exempel inte att ett nytt kapitel fogas till miljöskyddslagen för sjöfarten eftersom den nuvarande bestämmelsen i 2 a kap. med relativt små ändringar kan utvidgas till att omfatta även övriga överföringar och leveranser.

För närvarande är de största riskerna kopplade till överföringarna och leveranserna av biodrivmedel och deras råvaror från ett fartyg till ett annat. Under beredningen diskuterades utvidgningen av bestämmelsens tillämpningsområde till att även omfatta skadliga och farliga laster. På så sätt skulle även gödslingsmedel och övriga ämnen med övergödande konsekvenser omfattas av bestämmelsen. Dessutom finns det många torrlaster som är oskadliga och ofarliga men som kan orsaka lokal belastning på den marina miljön och alla överföringar av laster är förknippade med risker för fartygssäkerheten. Det genomförs årligen cirka 250 lastöverföringar på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Bland dessa är nästan alla sådana överföringar av torrlaster som inte skadliga eller farliga varmed effekterna av en utvidgning av tillämpningsområdet till alla laster riktas främst till torrlasterna. Därför är effekterna av en utvidgning av bestämmelsen till att omfatta alla laster för aktörerna inte skäliga i jämförelse med nyttan.

5.5 Lämnande av vissa fartyg som tillhandahåller isbrytjänster åt Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen

Begränsningen av tillämpningen av barlastvattenbestämmelsen är den enda metoden med vilken man kan undvika att behandlingsanordningar för barlastvatten installeras på äldre isbrytare som tillhandahåller fördragsbaserade isbrytjänster åt Trafikledsverket. Likaså är det enda sättet att säkerställa att utländska isbrytare som undantagits av sina flaggstater kan tillhandahålla isbrytjänster åt Trafikledsverket.

5.6 Fartygssäkerhetslagen

Till fartygssäkerhetslagen fogas sådana bestämmelser från stabilitetsdirektivet som enligt grundlagen ska föreskrivas med lag. Dessa är utfärdande av certifikat, rederiernas skyldighet att underrätta om trafik under vissa delar av året eller under kortare perioder samt bemyndigande av Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter för att definiera havsområden

som direktivet förutsätter. Det finns alltså inget annat alternativ för att genomföra dessa ändringar.

Definitionen av traditionsfartyg kan lämnas oförändrad men då är lagens mål om att främja den småskaliga kommersiella användningen av traditionsfartyg för att underlätta upprätthållandet och användningen av fartygen svårare att beakta i Transport- och kommunikationsverkets tekniska bestämmelser.

5.7 Fartygsregisterlagen

Ändringarna som föreslås i fartygsregisterlagen grundar sig på de temporära ändringarna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde till följd av covid-19-pandemin. Ändringen har konstaterats vara en fungerande lösning för att bereda sig inför exceptionella situationer. Om lagstiftningen inte ändras är risken att det under exceptionella omständigheter är svårare eller helt omöjligt att kvarhålla fartyg i trafik utan avbrott. Underlåtenhet att genomföra ändringen kan äventyra en godstransport inom sjöfarten utan avbrott. I ovannämnda situationer kan den som ansöker om registreringen och registreringen av äganderätten kan finna sig i en situation där det av praktiska skäl på grund av begränsningar i människors rörelsefrihet är omöjligt att förete eller lämna in åtkomsthandlingen i original eller en bestyrkt kopia av den inom föreskriven tidsfrist.

5.8 Lagen om sjöfartsskydd

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtras andra än myndigheter endast genom lag om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt kan endast ges till myndigheter. Kontroller och besiktningar av fartyg och utfärdande av certifikat som avses i 4 a § i lagen om sjöfartsskydd är offentliga förvaltningstjänster och därmed måste ärendet föreskrivas med lag och det finns således inget annat alternativ till att genomföra ändringen.

5.9 Lagen om marin utrustning

Formuleringen i bestämmelsen om tillämpningsområdet för lagen om marin utrustning förtydligas och till lagen fogas möjligheten för Transport- och kommunikationsverket att anse att marin utrustning som inte är försedd med rattmärke motsvarar marin utrustning som är försedd med rattmärke även i sådana fall där fartyget inte byter flagg. Transport- och kommunikationsverkets behörighet kan endast utvidgas genom lagändring. På sätt finns inga andra alternativ till att genomföra ändringen.

6 Remissvar

Utlåtande om propositionen begärdes av statsrådets kansli, utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket, NTM-centralernas och TE-byråernas utvecklings- och förvaltningscenter, regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna, Försörjningsberedskapscentralen, Naturresursinstitutet, Lantmäteriverket, Rättsregistercentralen, Polisen, Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Livsmedelsverket, Finlands miljöcentral, Tullen, Domstolsverket, Trafikledsverket, Arctia Oy, Business Finland, Finlands Näringsliv, Finnpiilot Pilotage Oy, Sjöfartsförbundet rf, Sjömanspensionskassan, Sjömansservicebyrån rf, Meriteollisuus ry, Skogsindustrin rf, Håll

Skärgården Ren rf, Hamnoperatörerna rf, Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF rf, Finlands Kommunförbund rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Naturskyddsförbund rf, Passagerarfartygsföreningen i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Segling och Båtsport i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Fritidsfiskares Centralförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Teknologiindustrin rf, Traffic Management Finland Oy, WWF Finland och Miljöindustrin och miljötjänster YTP rf. Begäran om utlåtandet publicerades på utlåtande.fi-sidan där alla organisationer och medborgare har kunnat ge sitt utlåtande.

Utlåtanden om propositionen gavs av...Utlåtande om propositionen gavs av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket, Norra Savolax närings-, trafik- och miljöcentral, Nylands närings-, trafik- och miljöcentral, Egentliga Finlands närings-, trafik- och miljöcentral, Lapplands närings-, trafik- och miljöcentral, specialiståklagare, Försörjningsberedskapscentralen, Naturresursinstitutet, Forststyrelsen, Rättsregistercentralen, Polisstyrelsen, Försvarsmakten, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning dvs. Staben för gränsbevakningsväsendet, Tullen, Domstolsverket, Trafikledsverket, Kuopio stad, Raumo stad, Arctia Oy, Stiftelsen för ett levande Östersjön sr (Baltic Sea Action Group BSAG), John Nurminens Stiftelse sr, Centralförbundet för Fiskerihushållning rf, Finsk handel, Kiinteistöliitto Uusimaa ry, Merikarhut - Sjöbjörnarna ry, Kivikangas Oy, Håll Skärgården Ren rf, Rapala VMC Oyj, Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF rf, Finlands Kommunförbund rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Segling och Båtsport i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Fritidsfiskares Centralförbund rf, Rederierna i Finland r.f., Förbundet för Vattenskyddsföreningarna i Finland r.f., Traffic Management Finland Oy, Föreningen miljövärdstjänstemän i Finland och Miljöindustrin och miljötjänster.

Lantmäteriverket, Business Finland och Sjömanspensionskassan meddelade att de inte har utlåtanden om propositionen.

Ett sammandrag över utlåtandena har publicerats på statsrådets Projektfönster.⁹ De centrala remissvaren beskrivs ämnesvis nedan.

Allmänna iakttagelser

Majoriteten av remissinstanserna understödde allmänt propositionens målsättningar. Förebyggandet av nedskräpning av haven ansågs viktigt.

Ålands landskapsregering konstaterade i sitt utlåtande att dess möjlighet att ta ställning till förslagen begränsas av att motiveringstexterna inte har översatts till svenska. Dessutom fäste landskapsregeringen uppmärksamhet vid att en del av förslagen hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Landskapsregeringen bereder sina egna bestämmelser för att genomföra fartygsdirektivet och enligt landskapsregeringen är det ändamålsenligt att förslagen är i linje med varandra så långt som möjligt.

Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid förslagen på bemyndigande att utfärda förordning. Det har eftersträövats att precisera dessa på grundval av justitieministeriets utlåtande men en del av logiken i de nuvarande bemyndigandena och lagens bemyndigande att utfärda förordning (bemyndiganden i slutet av varje substanskapitel) kvarstår som tidigare. Bemyndigande att

⁹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2019>

utfärda förordning, enligt vilka ska föreskrivas i enlighet med kommissionens genomförandeakter, bevaras eftersom beredningen av genomförandeakterna ännu så på hälft att det ännu inte finns information om deras format (t.ex. förordning eller direktiv). Om det är fråga om direkt tillämpliga akter används inte bemyndigandet att utfärda förordning.

Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn

Flera remissinstanser fäste uppmärksamhet vid betydelsen av konsekvenserna för myndigheterna som hänför sig till genomförandet av fartygsavfallsdirektivet. Å ena sidan borde konsekvenserna bedömas närmare och å andra sidan borde det framgå av propositionen hur man förberett sig på konsekvenserna särskilt för att säkerställa myndigheternas resurser. Miljöministeriet ansåg att omfattningen av förslagens konsekvenser för NTM-centralerna inte har bedömts tillräckligt och anser att tilläggsresurser som de nya uppgifterna kräver är en nödvändig förutsättning för att regeringens proposition ska kunna godkännas. NTM-centralerna fäste uppmärksamhet vid att konsekvenser även orsakas av utredningen och registreringen av hamnarna i myndigheternas datasystem. I propositionen har man föreslagit att NTM-centralerna kan ta ut en avgift för godkännandet av avfallshanteringsplanen. Under remissrundan och den fortsatta beredningen har kommunikationsministeriet, miljöministeriet, arbets- och näringsministeriet och NTM-centralerna berett en ändring av NTM-centralernas förordning om avgifter enligt vilken förordningen ska föreskriva om avgiften som tas ut av hamnen för godkännande av avfallshanteringsplanen. Avgiften är avsedd att ställas på en sådan nivå att inkomsterna från avgifterna täcker kostnaderna för tilläggsuppgifterna som propositionen medför.¹⁰

Miljöministeriet kommenterade med avseende på konsekvenserna av ordnandet av hamnarnas avfallshantering att bakgrunden till bedömningarna som grundar sig på utredningarna mer detaljerat ska framgå av propositionen. I den fortsatta beredningen har man eftersträvat att komplettera bedömningen av konsekvenserna. Efter att lagen trätt i kraft föreslås dessutom att man låter göra en utredning över hur bestämmelsen har påverkar hamnarna och myndigheterna. Konsekvenserna för hamnarna och myndigheterna har man också strävat efter att lindra genom att lämna små hamnar utanför bestämmelsen. Dessutom har förslaget om att föra in uppgifterna i systemet för informationsutbyte inom sjöfarten ändrats så att det inte medför konsekvenser för myndigheterna.

Miljöministeriet ansåg i sitt utlåtande att man i det nationella genomförandet av fartygsavfallsdirektivet närmare ska beakta ändringarna som EU:s cirkulära ekonomipaket medför för Finlands avfallslagstiftning. Miljöskyddslagen för sjöfarten ska enligt miljöministeriet tydligare definiera avfallslagens och miljöskyddslagen för sjöfartens gränssnitt så att hamnaktörerna vet hur avfallshanteringen i hamnarna ska ordnas enligt lagstiftningen. I propositionen har man strävat efter att beakta den strängare nationella avfallslagstiftningen om kommunalt avfall genom att reglera mottagningsskyldigheten av kommunala avfallsfraktioner för stora hamnar (i praktiken handelssjöfartshamnar). Samtidigt lyfts bestämmelserna i förordningen om miljöskydd för sjöfarten om mottagningen av använda ackumulatorer och batterier samt el- och elektronikskrot som hänför sig till unionens lagstiftning upp på lagnivå. Miljöministeriet föreslog att mottagningen av kommunala avfallsfraktioner utvidgas till alla hamnar men på grund av kostnadsskäl föreslås det begränsas till endast handelssjöfartshamnarna.

¹⁰ Statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer år 2021, 1272/2020.

Några remissinstanser kommenterade att villkoret om "närområde" för att avtala om användningsrätten av en mottagningsanordning ska definieras närmare. Närområdet har inte definierats i den fortsatta beredningen eftersom dess syfte är att tillåta övervägning från fall till fall. Syftet är dock att hamnanvändarna faktiskt har möjlighet att använda en mottagningsanordning för avfall med vilken avtal ingåtts. I propositionens motiveringar beskrivs det att man med närområde kan avse till exempel ett kommunalt område eller beroende på storlek ett område som bildas av geografiska formationer, såsom en havsvik eller en sjö.

Miljöministeriet fäste även uppmärksamhet vid att det inte finns bestämmelser i 9 kap. i lagförslaget om att hamninnehavaren eller innehavaren av mottagningsanordningen ska säkerställa mottagningsanordningarnas tillräckliga skick och att anordningar som inte fungerar eller är sönder ska repareras utan dröjsmål. Propositionen har kompletterats med avseende på detta i den fortsatta beredningen.

Flera remissinstanser kommenterade verkställandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/904 om minskning av vissa plastprodukters inverkan på miljön, dvs. det s.k. SUP-direktivet. Så som beskrivs i 12 kap. om lagförslagets förhållande till andra propositioner är avsikten att föreskriva om eventuellt separat insamlingskrav för avfall från fiskeredskaps som innehåller plast i fiskehamnarna under ledning av miljöministeriet i samband med genomförandet av plastproduktdirektivet. Utlåtanden om SUP-direktivet har lämnats till miljöministeriet. Lagtekniskt är propositionen om miljöskyddslagen för sjöfarten utarbetad så att det är enkelt att foga ett separat insamlingskrav för avfall från fiskeredskap till 9 kap. 3 § i lagen.

Några remissinstanser funderar om mottagningsanordningarna i hamn även omfattar tvättvatten från lastutrymmen samt om beställandet av en tankbil till hamnen kan anses vara en tillräcklig mottagning. Motiveringarna har preciserats i det här avseendet för att klargöra att mottagningskyldigheten även omfattar tvättvatten (lastrester) och att mottagningsanordningen inte behöver vara fast utan att en tankbil räcker.

Miljöministeriet påpekade också att små hamnar enligt lagändringsförslaget inte har inrättats i miljöskyddets datasystem och det mest ändamålsenliga för detta är att använda YLVA-rapporteringsystemet. Enligt miljöministeriet ska ändringarna anvisas anslag från KM:s förvaltningsområdes budget och beredningen av ändringarna ska göras i samarbete med Tavastlands NTM-central. Ärendet har utretts i den fortsatta beredningen och man strävar efter att hitta en lösning innan propositionen lämnas till riksdagen.

Transport- och kommunikationsverket föreslog preciserade bedömningar om förslagens konsekvenser för verkets verksamhet och propositionen har kompletterats i detta avseende (avsnitt 4.2.1). Med avseende på det planerade förenklade godkännandeförfarandet för förbindelsefartygens undantag konstaterar Transport- och kommunikationsverket att propositionen närmare ska visa att det förenklade förfarandet faktiskt ska minska verkets arbetsmängd per ansökan. Man strävar efter att precisera motiveringarna ytterligare i det här avseendet.

Håll Skärgården Ren rf och Finlands naturskyddsförbund rf ansåg att det är viktigt att tillgången till tömningsanordningar för toalettavfall ska säkerställas genom att stöda investeringar. Med avseende på det här förslaget konstateras att finansieringen är avsedd att säkerställas som en del av åtgärdsprogrammet för vatten- och havsvården, beredningen för detta pågår som bäst. Dessutom föreslog Naturskyddsförbundet och många aktörer inom fiskebranschen som gav utlåtande finansiering för ordnande av mottagning av passivt uppfiskat avfall. För detta ordnas ingen finansiering.

På grundval av utlåtandena har propositionens motiveringar preciserats även med avseende på bland annat Gränsbevakningsväsendets och polisens övervakningsuppgifter.

I utlåtandena kommenterades även försummelseavgiften som föreslås i 12 kap. 18 §. I den fortsatta beredningen har man dock beslutat att ta bort bestämmelsen från regeringens proposition och kombinera med en administrativ sanktion som bereds i ett separat projekt och som även ska gälla brott mot förbud mot oljeutsläpp och utsläppsbegränsningarna av svaveldioxid.

Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift

Inrikesministeriet, miljöministeriet och Transport- och kommunikationsverket understödde förslaget om att utvidga förbudet mot oljeutsläpp till andra än mineralbaserade oljor i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Utvidgningen av oljeutsläppsavgiftens geografiska tillämpningsområde till insjöarna fick omfattande understöd.

Med avseende på oljeutsläppsavgiften fäste utrikesministeriet i sitt utlåtande uppmärksamhet vid artikel 211.5 enligt vilken bestämmelserna om förorening från fartyg i syfte att utöva kontroll av utländska fartyg inom den ekonomiska zonen ska grunda sig på internationella bestämmelser. En utvidgning av utsläppsförbudet av olja till att omfatta även olja eller oljehaltiga blandningar eller med dessa jämförbara kolväten eller andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg som föreslås i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten förutsätter att utsläpp av nämnda ämnen är förbjudet i behöriga internationella organisationer eller allmänna diplomatkonferenser. I praktiken ska man ha avtalat om utsläppsförbudet i Internationella sjöfartsorganisationen. Den föreslagna 2 kap. 1 § har på grundval av utrikesministeriets utlåtande kompletterats så att förbudet och begränsningen av oljeutsläpp endast är i kraft med avseende på de utsläpp som är förbjudna med stöd av Internationella sjöfartsorganisationens MARPOL-konvention. På så sätt är det möjligt att påföra oljeutsläppsavgift och eventuell straffrättslig påföljd för oljeutsläpp till ett utländskt fartyg inom den ekonomiska zonen endast för utsläpp av sådana ämnen som är förbjudna enligt MARPOL-konventionen.

Under remissen fanns även ett förslag med i regeringens proposition (3 kap. 1 a §) som gällde bedömningen av omfattningen av skadan eller risken för skada för oljeutsläppet för utländska fartygs del som är i genomfart i Finlands ekonomiska zon. Avsikten var att genom förordning av statsrådet närmare föreskriva om kriterierna som bedömningen av omfattningen av skadan eller risken för skada grundar sig på. I samband med att statsrådets förordning började utarbetas under remissbehandlingen framgick det dock att utarbetandet av kriterierna har en så betydande inverkan på statens befogenhet att påföra oljeutsläppsavgift och därmed betalningsskyldighet så omfattningen av skada eller risk för skada ska föreskrivas på lagnivå. Utrikesministeriet och inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning fäste också uppmärksamhet vid detta i sina utlåtanden. Dessutom konstaterade miljöministeriet och gränsbevakningsavdelningen att det är omöjligt att ta ställning till lagförslaget utan kriterier. Båda ansåg dock att det är viktigt och nödvändigt att föreskriva om bedömningen av omfattningen för att skydda den särskilt känsliga Östersjön.

Utarbetandet av kriterierna förutsätter dock en så omfattande undersökning av skadorna på den marina miljön, baserad på vetenskaplig forskning, så det var inte möjligt att utarbeta kriterier på lagnivå under den här regeringspropositionens tidtabell som bestäms av tidsfristen för ändringarna enligt fartygsavfallsdirektivet (28.6.2021). Därför har den nya 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, som föreslagits i remissen, om bedömningen av omfattningen av skada eller risk för skada av oljeutsläpp tagits bort från den här propositionen och presenteras

senare efter den fortsatta beredningen. Utlåtanden om denna beaktas i nästa beredning av propositionen.

Svavelutsläppsavgift

Under den första remissbehandlingen föreslogs i utkastet ett nytt 7 b kap. till miljöskyddslagen för sjöfarten där det föreskrivs om svavelutsläppsavgiften. Justitieministeriet och Rättsregistercentralen ansåg det motiverat i sina utlåtanden att regleringen av den administrativa sanktionen för brott mot svavelutsläppsbegränsningarna som en del av den mer omfattande "miljöskyddsavgiften för sjöfarten" där man även skulle kombinera oljeutsläppsavgiften och den föreslagna försummelseavgiften som föreskrivs i 3 kap. Båda har dessutom många påpekanden om bestämmelserna om svavelutsläppsavgiften som grundar sig på grundlagsutskottets nya utlåtandepraxis och på slutrapporten av arbetsgruppen som behandlat administrativa sanktioner och som tillsatts av justitieministeriet. För att nämnda påpekanden ska kunna beaktas i lagstiftningen togs förslaget om svavelutsläppsavgiften bort från propositionen under den fortsatta beredningen och ett nytt förslag om dessa bereds genom ett separat projekt.

Övriga remissinstanser ansåg att svavelutsläppsavgiften var motiverad och fick understöd. Med avseende på det föreslagna 7 b kap. fäste remissinstanserna uppmärksamhet vid bl.a. bestämmelserna om kuststatens behörighet och handräckningen till myndigheterna. Utlåtandena tas i beaktande i beredningen av den nämnda nya administrativa sanktionen.

Bestämmelsen om svavelhalten i marina bränslen

Transport- och kommunikationsverket välkomnade preciseringarna som utfördes på grundval av revisionen av genomförandet av svaveldirektivet. Finansministeriet och Tullen fäste i sina utlåtanden uppmärksamhet vid konsekvenserna som förslaget orsakar Tullen trots att de även konstaterade att en tillämpning är osannolik. Båda konstaterade behovet av att klargöra att provtagning vid leverans av bränsle till fartygen endast sker om en bränsleleverantör som är registrerad i en medlemsstat har visat sig leverera bränsle som strider mot kraven tre gånger på ett år. I den fortsatta beredningen klargjordes förslaget om Tullens övervakning av bränsleleverantörerna i det här avseendet, man tillade en tidsfrist för förhandsanmälan (24 timmar) samt en hänvisning och bestämmelse om Gränsbevakningsväsendets handräckning enligt vilken bränsleleverantören ska ersätta myndigheterna för kostnaderna som provtagningen och analysen orsakar.

Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle

Miljöministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning och Transport- och kommunikationsverket ansåg att utvidgningen av tillämpningsområdet för 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten är välkommen med avseende på skyddet av Östersjöns marina miljö.

Miljöministeriet anser att alla lastöverföringar endast får genomföras i hamnarna och på särskilt utnämnda områden. Enligt miljöministeriet är det särskilt bra att beakta gödsellaster i bestämmelsen. Då fartygen opererar på Östersjön ska man beakta att det är fråga om ett extremt övergött och känsligt havsområde. Trots att gödsel inte har definierats som skadliga ämnen i MARPOL-konventionen ökar övergödningen betydligt och orsakar skada på den marina miljön i Östersjön om gödsel hamnar i havet. Det har inte föreslagits att bestämmelsen i den fortsatta beredningen ska utvidgas till att omfatta alla laster eftersom överföring av många ofarliga laster ofta är tryggare att genomföra i rörelse än vid ankare. Därför är en begränsning av överföringen

till vissa områden inte ändamålsenlig. Bestämmelsen om överföring av gödsellaster är å sin sida väldigt utmanande på grund av svårigheten att definiera gödsel. Enligt myndigheternas uppgifter överförs dessutom inte just gödsellaster till havs varmed en bestämmelse om dessa inte ansågs nödvändig i den fortsatta beredningen.

Miljöministeriet ansåg att det är bra att Finlands miljöcentral finns med bland myndigheterna som nämns i det föreslagna 2 § 2 mom. Miljöministeriet föreslår dock att man till listan även fogar Forststyrelsen (inkl. naturtjänster) som förvaltar statens havsområden och som huvudsakligen ansvarar för inventeringarna av den marina miljön samt känner de lokala förhållandena väl. Propositionen har kompletterats med avseende på detta i den fortsatta beredningen.

Enligt inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning ska överföring av farliga och skadliga ämnen i princip inte tillåtas utanför finska vattenområden i den ekonomiska zonen eftersom det kan medföra särskilda svårigheter för Gränsbevakningsväsendets praktiska tillsyn och beredskap.

Enligt Transport- och kommunikationsverket kommer ändringarna i 2 a kap. enligt vilka bestämmelsen i nämnda kapitel ska utvidgas till att omfatta förutom oljelaster även andra överföringar av skadliga och farliga laster och avfall samt bränsleleveranser mellan fartygen att öka verkets uppgifter. Verket presenterade en bedömning av ökningen av antalet årsverken och föreslog att man i samband med bestämmelsen ska garantera tillräckliga personresurser.

Tillämpningen av bestämmelsen om barlastvatten på isbrytare

Den föreslagna begränsningen av barlastvattenbestämmelsens tillämpningsområde är enligt Transport- och kommunikationsverket ändamålsenlig och i linje med den internationella bestämmelsen. Verket preciserar i det här avseendet att det i den föreslagna ändringen inte är fråga om att utesluta en viss typ av fartyg från tillämpningsområdet för det internationella barlastvattenkonventionen utan begränsningen grundar sig på artikel 3.2 e i barlastvattenkonventionen. I den fortsatta beredningen har propositionens motiveringar kompletterats i det här avseendet enligt verkets iakttagelser.

Andra föreslagna ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten

Miljöministeriet ansåg att definitionen av biobränsle i 1 kap. 2 § 12 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten är ett behövligt tillägg som understöds med beaktande av att den ökade användningen av den nya generationens bränsle inom sjöfarten. Enligt miljöministeriet är det även på sin plats att straffrättsligt straff utvidgas till utsläpp av dessa ämnen.

Fartygssäkerhetslagen

Justitieministeriet påpekade i sitt utlåtande om de föreslagna ändringarna i fartygssäkerhetslagen att den gällande 12 punkten, dvs. den nya 11 punkten, i hög grad är en s.k. blankobestämmelse som grundlagsutskottet i princip har förhållit sig reserverat till. Enligt justitieministeriet ska förutom den befintliga paragrafhänvisningen en kort beskrivning av det straffbara förfarandet som föreskrivs som förbjudet i den hänvisade 34 § fogas till bestämmelsen. Propositionen har kompletterats i detta avseende.

Rederierna i Finland r.f. ansåg att de föreslagna tilläggen och ändringarna som uppdaterar den nationella lagstiftningens definitioner och hänvisningar till att motsvara EU-akterna är nödvändiga. Med avseende på 34 b § 1 och 2 mom. fäste Rederierna i Finland dock

uppmärksamhet vid att certifikatens områdesbundenhet orsakar administrativa tilläggskostnader för rederierna då fartyg enligt säsong eller mer bestående övergår till ett havsområde med högre signifikant våghöjd. För att lindra de administrativa kostnaderna då certifikatets pris bestäms ska man sträva efter äkta kostnads motsvarighet. Utlåtandet förutsatte inga ändringar i propositionen under den fortsatta beredningen.

Fartygsregisterlagen

Justitieministeriet lyfter fram att man i flera gånger i propositionen konstaterar att ändringen minskar aktörernas administrativa börda, bland annat eftersom åtkomsthandlingen kan företes som kopia även elektroniskt. Å andra sidan konstateras i konsekvensbedömningen att ändringen inte uppskattas inverka betydligt på företagens administrativa börda eller kostnader eftersom den egentliga skyldigheten är oförändrad. Det här är motstridigt. I den fortsatta beredningen har motiveringarna preciserats i det här avseendet.

Justitieministeriet fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid att den egentliga skyldigheten är oförändrad men att den föreslagna ändringen i 20 § gör registreringen flexibel enligt förslaget. Justitieministeriet anser att målsättningen är godtagbar i sig men konstaterar att arrangemanget i viss mån är speciellt då bestämmelsen fortfarande ändå förutsätter att åtkomsthandlingen i original ska företes. Åtkomsten skulle uppenbarligen antecknas i registret på grundval av kopian men ändå inte villkorligt. Justitieministeriet konstaterar att det tre månader långa "mellanstadiet" för registreringarna är problematiskt och att den temporära bestämmelselösningens ändamålsenlighet inte verkar riktigt klar. I den fortsatta beredningen har propositionens motiveringar preciserats med avseende på bestämmelselösningens ändamålsenlighet samt förkortat tiden för att förete den ursprungliga handlingen från tre månader till en månad.

För närvarande menar man med störningssituationer i normalförhållanden till exempel situationer som den pågående pandemin men justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid hur störningssituationer annars definieras eller konstateras och om registreringsmyndigheten ska vara den instans som bedömer i vilka situationer en kopia kan företes. Bestämmanderätten kräver enligt justitieministeriet ännu precisering. Dessutom påminner justitieministeriet att myndigheten är skyldig att ordna ärendetjänster vid sina verksamhetsställen även under exceptionella förhållanden och under det gångna året har posten också fungerat oberoende av de exceptionella förhållandena. I den fortsatta beredningen har 20 § i lagen modifierats så att hänvisningarna till störningssituationer under normala förhållanden och till andra exceptionella situationer i samhället har tagits bort.

Dessutom konstaterar justitieministeriet ännu att man i propositionen ska precisera om myndigheten har rätt eller är skyldig att radera från registret. I motiveringarna talas på vissa ställen även om rätten trots att det nya 2 mom. har skrivits i en förpliktande form "ska radera". Om det i 31 § enligt propositionen föreskrivs både om rätt och skyldighet utan bestämmanderätt att radera fartyget från registret föreslås justitieministeriet att paragrafens rubrik i stället för den föreslagna till exempel är "Radering av fartyget från registret". Med avseende på hörande påminner justitieministeriet att förvaltningslagen har bestämmelser om hörande av parter. Det är skäl att undvika överlappande bestämmelser med en allmän lag. Som en del av den fortsatta beredningen har motiveringarna preciserats med avseende på raderingen ur registret och hörandet och rubriken i 31 § har ändrats.

Transport- och kommunikationsverket anser att propositionen huvudsakligen är lyckad och kan understödjas eftersom den motsvarar undantagsförfarandet som tillämpats under covid-19-pandemin vars beredning verket deltog i. Transport- och kommunikationsverket lyfter fram att

de under sommaren och hösten 2020 fått erfarenhet av bestämmelsernas funktionalitet och observerat att även i undantagstillstånd har det varit möjligt att uppvisa förvärvshandlingen i original en månad efter att man kan ansöka om att registrera äganderätten i registret. En längre tidsfrist har lett till att kunderna har glömt ärendet och att de har varit tvungna att påminnas om överlämnandet av åtkomsthandlingen i original. Därför föreslår Transport- och kommunikationsverket att man på grundval av tillämpningserfarenheten överväger om en månads tidsfrist ändå är mer ändamålsenlig än de föreslagna tre månaderna. I den fortsatta beredningen har tidsfristen ändrats till en månad enligt verkets förslag.

Rederierna i Finland r.f. understöder den föreslagna ändringen som möjliggör att den som ansöker om registrering kan förete handlingen som bevisar den egna åtkomstens laglighet som kopia och i elektroniskt format. Enligt Rederierna i Finland tryggar den här ändringen för egen del en smidig fortsatt sjöfart under exceptionella tider och en elektronisk skötsel minskar den administrativa bördan.

Försörjningsberedskapscentralen säger om förslaget att ändringarna i fartygsregisterlagen underlättar aktörernas verksamhet under allvarliga störningar och undantagsförhållanden i samhället. Försörjningsberedskapscentralen konstaterar att säkerställandet av en fortsatt verksamhet utan avbrott eller svårigheter i registreringsförfarandet är väldigt viktigt.

Lagen om sjöfartsskydd

Justitieministeriet anser att tillfogningen i propositionen om tjänsteansvar är viktigt och hade tidigare fäst uppmärksamhet vid detta med avseende på den temporära bestämmelsen. Enligt justitieministeriet har propositionen och dess ändamålsenlighet bedömts sakenligt i lagstiftningsordningen. Justitieministeriet föreslår att man i propositionen informativt konstaterar vad ett godkänt klassificeringssällskap innebär samt beskriver var det föreskrivs om dessa. Propositionens motiveringar har kompletterats i detta avseende. Dessutom konstaterar justitieministeriet att offentlighetslagen endast ska tillämpas då det är fråga om användning av offentlig makt.

Rederierna i Finland r.f. understöder den föreslagna ändringen eftersom covid-19-pandemin har visat att det finns behov av det föreslagna bemyndigandet och påpekar att rederinäringen har önskat en liknande bestämmelse redan tidigare eftersom den medför flexibilitet även under normala förhållanden.

Försörjningsberedskapscentralen understöder propositionen och konstaterar att den föreslagna ändringen underlättar de finska rederiernas verksamhet i särskilda situationer och kan i vissa fall ha en kostnadssänkande effekt för rederierna. Dessutom konstaterar Försörjningsberedskapscentralen att dessa ändringar är positiva med avseende på försörjningsberedskapen.

Lagen om marin utrustning

Inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning ansåg att förslaget kan understödjas och konstaterade att det till bestämmelsens tillämpningsområde i fortsättningen även kan omfatta sådana fall där till exempel Gränsbevakningsväsendets fartyg säljs eller annars överläts till en privat aktör för användning inom handelssjöfarten. Rederierna i Finland r.f. meddelade att de understöder de föreslagna ändringarna. Utlåtandena gav ingen anledning att ändra lagförslaget.

Fortsatt beredning och kompletterande remissbehandling

På grund av de betydande ändringarna som gjordes i propositionen under den fortsatta beredningen var det nödvändigt med en andra, kompletterande remissbehandling. Begäran om utlåtande skickades till samma instanser som den första begäran om utlåtande samt till instanser som tidigare gett utlåtande om propositionen.

Miljöministeriet, Håll Skärgården Ren rf och Finlands naturskyddsförbund rf motsatte sig särskiljandet av insjöar och havsområden i definitionen av en hamn så att fartygsavfallsbestämmelsen endast tillämpas på hamnar med minst 50 platser vid insjöarna, medan gränsen vid kusten är 25 båtplatser. Miljön vid insjöarna är minst lika sårbar och därför slopades avskiljandet i den fortsatta beredningen och gränsen föreslås utgångsmässigt vara 25 platser överallt. Dessutom sade miljöministeriet och Naturskyddsförbundet att samma separata insamlingskrav för avfall ska tillämpas på småbåtshamnarna som på boendet. Detta ansågs dock vara ett onödigt omfattande krav på grund av den småskaliga mängden avfall som båtlivet orsakar och propositionen bevaras i det här avseendet oförändrat.

Enligt miljöministeriet verkar förslaget om begränsningen av hamnarna som betjänar förbindelsefartyg och vattenbussar (1 kap. 3 § 5 mom. 2 punkten) överlåta begrundandet till fartygen om de vill avlämna avfall i hamnen och så verkar förslaget lämna det öppet hur tillsynsmyndigheten får veta vilka hamnar är sådana som fartyg inte avlämnar avfall i. Miljöministeriet föreslog en precisering i nämnda punkt om att det längs fartygets rutt ska finnas åtminstone en hamn där avfall kan avlämnas. Det nämnda förslaget fungerar inte för de fartyg vars avfallshantering har ordnats någon annan stans än längs med fartygets trafikerade rutt. Därför har miljöministeriets förslag modifierats i den fortsatta beredningen så att förutsättningen för begränsning är att fartygets avfallshantering har ordnats i någon annan hamn. Miljöministeriet föreslog också att man i 11 kap. nämner den pågående beredningen av ändringen av avfallslagen som är avsedd att lämnas till riksdagen under våren 2021. Propositionen har kompletterats enligt förslaget.

Transport- och kommunikationsverket ansåg att ändringarna som gjorts efter den första remissbehandlingen kunde understödjas men påpekade att skötseln av de ökade arbetsuppgifterna förutsätter en tillräcklig finansiering. Dessutom hade verket några påpekanden om propositionens detaljer på grundval av vilka propositionen har preciserats efter den andra remissbehandlingen.

Enligt Finlands Hamnförbund varierar genomförandesättet för den separata insamlingen av avfallslag i det föreslagna 9 kap. 1 § 2 mom. i sin nuvarande form från hamn till hamn och kan således ställvis kräva ändringar i verksamhetsmodellen och därmed orsaka kostnader. Hamnförbundet ansåg det vara bra att man i propositionens motiveringar preciserar typerna av mottagningsanordningarna som fasta, flytande och mobila (t.ex. avfallsbilar) eftersom det mest ändamålsenliga arrangemanget beror på avfallets typ och mängd. Hamnförbundet förutsätter att det är möjligt att införa information i informationssystemet för sjöfarten Portnet på ett sätt som motsvarar de nya kraven. Portnet uppdateras så fort Europeiska sjösäkerhetsbyrån ger uppdateringarna till unionens SafeSeaNet-system.

Rederierna i Finland framförde oro för att hamnen kan ta ut en tilläggsavgift för avlämning av gråvatten till hamnen medan det för avlämning av en blandning av gråvatten och toalettwater inte är tillåtet att ta ut en avgift som grundar sig på mängden avfall. Rederierna i Finland ansåg att det är bra att den separata insamlingslistan i 9 kap. 2 § om mottagningsarrangemangen av avfall i hamn har uppdaterats. Rederierna i Finland betonade igen att hamnar med fraktrafik som transporterar bulklast ska ha tillräckliga mottagningsanordningar även för mottagning av lastrester och tvättwater från lastrummet. Påpekandena om gråvatten och tvättwater ansågs inte kräva ändringar i propositionen i den fortsatta beredningen.

Enligt Kommunförbundet kan ändringarna som föreslagits efter den första remissbehandlingen understödjas och de förtydligar lagen men tolkningen av begränsningen avseende definitionen av en hamn ska föreskrivas på lagnivå. I stället för de separata insamlingskraven som föreslås i 9 kap, 1 § 2 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslår Kommunförbundet att man med avseende på fasta avfall hänvisar till avfallslagens krav. Kommunförbundet hänvisade till sitt tidigare utlåtande med avseende på utredningen av fiskehamnar och utredningen av tröskeln för 20 000 kilogram, nya uppgifter och kommunernas resurser, innehållet i ordnandet av avfallshanteringen och försummelseavgiften. En del av dessa förslag hade korrigerats redan i utkastet till den andra remissbehandlingen. Beräkningen och bekräftandet av fångstmängden som lastas i hamnen har därefter preciserats.

Under den fortsatta beredningen bad man dessutom kommunerna om uppgifter om antalet hamnar och bedömningar av myndighetsuppgifterna relaterade till övervakningen av hamnarna. På grundval av responsen av kommunerna har propositionen preciserats så att områden eller platser som enbart betjänar roddbåtar är avsedda att tolkas som småskaliga och därmed tillämpas bestämmelsen inte på dessa. En bedömning över antalet hamnar som omfattas av bestämmelsen har preciserats på grundval av uppgifterna från kommunerna.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ombads även ge en bedömning av kommande konsekvenser och propositionen har uppdaterats på grundval av svaren. NTM-centralerna fäste likt kommunerna uppmärksamhet vid beräkningen av fångstmängden i fiskehamnarna. Dessutom ansåg NTM-centralerna att förbindelsefartygs- och vattenbusshamnarna är svåra kategorier eftersom de inte tidigare har varit inom miljöskyddsområdenas arbetsfält.

Pargas stad fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid bland annat gränsdragningen av definitionen av en hamn och kommunernas kommande konsekvenser. Tolkningen av definitionen av en hamn föreslås preciseras genom den nya 8 § i 1 kap. och avsikten är att myndigheterna och hamnarna ska utbildas i de kommande ändringarna. De kommande kraven för kommunerna har beskrivits ovan.

Enligt Segling och Båtsport i Finland rf har man i det nya textutkastet beaktat Segling och Båtsport i Finlands tidigare påpekanden särskilt om hurdana hamnar lagstiftningen ska tillämpas på. Dessutom har överlappandet med bl.a. avfallslagen beaktats bättre i den nya versionen för att begränsningen av ansvaret är lättare att gestalta.

Polisstyrelsen meddelade att det tidigare utlåtandet som kompletterande utlåtande med avseende på polisens tillsynsuppgift i 12 kap. 8 § i miljöskyddslagen för sjöfarten är ändamålsenligt utformat.

Enligt Innovationsfinansieringsverket Business Finland skapar genomförandet av fartygsavfallsdirektivet möjlighet för finländska företag att utveckla teknologin och serviceprodukter för hanteringen av hamnarnas avfallsströmmar som är skalbara som exportprodukter i den internationella affärsverksamheten vilket våra företag även ska uppmuntras till. Med avseende på de andra förslagen fäste Business Finland även uppmärksamhet vid utvecklingen av miljövänliga lösningar som uppmuntras av en strängare miljölagstiftning, vilket även kan ha positiva effekter för internationaliseringen av finländska företag.

Med avseende på 3 kap. 8 § om oljeutsläppsavgiften sade Finlands miljöcentral att det är viktigt med så bra bevisning som möjligt av en miljöskada i en rättegångsförhandling. Ett allmänt problem i utlåtandena har varit otillräckliga bakgrundsuppgifter; materialet har i tidigare fall varit bristfälligt och försvaret har kunnat använda detta till sin fördel.

Gränsbevakningsväsendets beräkning om utsläppets omfattning och totala volym samt utsläppets kvalitet (oljetyp) är viktiga variabler. För SYKEs konsekvensbedömning (utlåtande) och bevisning i rätten behövs även annan information, såsom de uppmätta föreningarnas halter i oljeprovet (utsläpp) samt fältprov från utsläppsområdet och de oljebaserade föreningarnas halter i dessa. Det sammanställda materialet ska i mån av möjlighet innefatta separat närmare definierade vatten- och organismprov från utsläppsområdet. SYKE föreslår att man utarbetar en verksamhetsmodell för att genomföra det ovannämnda som med vars hjälp de beskrivna uppgifterna kan fås vid oljeutsläppsfall. I detta avseende uppmanas Gränsbevakningsväsendet och SYKE att utveckla den föreslagna verksamhetsmodellen. SYKE föreslår också att oljeutsläppens fördömlighet även ska gälla Finlands ekonomiska zon. I detta avseende konstateras att så är fallet till den del det är möjligt enligt FN:s havsrättskonvention. Tolkningen av konventionen ska preciseras för att säkerställa en effektiv sanktionering genom ett separat projekt.

Miljöministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Finlands naturskyddsförbund sade att Finland ska sträva efter att påverka i den Internationella sjöfartsorganisationen så att biobränslen och andra alternativa bränslen ska omfattas av utsläppsförbuden i MARPOL-konventionen. Kommunikationsministeriet beaktar ärendet i sitt påverkande arbete i den Internationella sjöfartsorganisationen.

Enligt Tullen har förslagen om övervakningen av bränsleleverantörerna klargjorts under den fortsatta beredningen. Tullen funderar fortfarande om Transport- och kommunikationsverket kan utföra övervakningen i samband med bränsleleveranserna men konstaterade att förslaget underlättar utförandet av uppgifterna. Förslaget anses vara oförändrat efter den andra remissbehandlingen och Tullen kvarstår som behörig myndighet eftersom Transport- och kommunikationsverket inte utför andra uppgifter i samband med bränsleleveranserna till fartygen. Tullens provtagare tar prover från distributionsstationerna och lagren, så övervakningen av provtagningen och mottagningen av prov i samband med bränsleleveranserna skulle vara lämpliga uppgifter för provtagarna. Dessutom anses det vara klart att reglerna tas emot av myndigheten som analyserar dem.

Rättsregistercentralen sade att det för deras del är positivt att man i den fortsatta beredningen kan bedöma det administrativa sanktionssystemet som helhet så att även bestämmelserna om oljeutsläppsavgiften samt den nya påföljdsavgiften som föreslogs under den första remissbehandlingen bedöms på nytt.

Miljöministeriet anser att det kan vara möjligt att lämna vissa isbrytare utanför bestämmelsen om isbrytarna endast trafikerar på Östersjön. Dessutom motsätter sig Finlands naturskyddsförbund fortfarande att isbrytare undantas från behandlingen av barlastvatten på grund av risken för främmande arter. Särskilt farliga främmande arter finns på Saimen vart till exempel arter från insjöarna i Ryssland kan sprida sig och Saimens natur är känslig. Inga ändringar har gjorts i den fortsatta beredningen eftersom Finland ordnar isbrytningen själv på Saimen. Majoriteten av de svenska isbrytarna har å sin sida redan nu behandlingsanordningar för barlastvatten. Isbrytarna som används i Finland kommer i varje fall till Finlands vatten från Bottenviken varmed risken för att sprida främmande arter är väldigt små.

Finlands miljöcentral sade att de borde tas bort från tillsynsmyndigheterna enligt 12 kap. 17 § eftersom oljeolyckornas operativa bekämpningsansvar inte längre hör till dem. Propositionen har ändrats enligt förslagen.

Utrikesministeriet, finansministeriet, Naturresursinstitutet, Forststyrelsen, Livsmedelsverket och Trafikledsverket meddelade att de inte har utlåtanden till de föreslagna ändringarna.

Centralförbundet för Fiskerihushållning rf har gett ett nytt utlåtande och konstaterade att det tidigare utlåtandet fortfarande var i kraft.

7 Specialmotivering

7.1 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

1 kap Allmänna bestämmelser

2 §. Definitioner. Definitionsparagrafen i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås ändras i sin helhet på grund av det stora antalet nya definitioner från fartygsavfallsdirektivet och ändringar i de nuvarande definitionerna. Största delen av definitionerna kvarstår dock innehållsmässigt oförändrade. I samband med ändringen av paragrafens innehåll ordnas definitionerna på finska i bokstavsordning medan definitionerna för närvarande är ordnade ämnesvis. Undantaget är definitionen av MARPOL-konventionen som det hänvisas till i många andra definitioner och som därför ska beaktas före andra definitioner.

MARPOL-konventionens definition som föreslås i *1 punkten* i paragrafen ersätter den nuvarande definitionen av MARPOL 73/78-protokollet i *1 punkten* i paragrafen. Genom ändringen tar man i lagstiftningen i bruk förkortningen för konventionen och protokollet av år 1978 som används som helhet för dessa i andra sammanhang i Finland. Definitionen motsvarar även bättre termen som allmänt används på engelska om konventionen MARPOL Convention. Definitionen ska även förtydligas så att den hänvisar både till konventionen av år 1973 och protokollet av år 1978 och ändringarna av dessa. Till följd av MARPOL-konventionens definition ska nuvarande definitioner av luftförorenande ämne, fast avfall, närmaste land, utsläpp, utsläppsminskningsslag, svavelkontrollområde och kvävekontrollområde ändras så att hänvisningen till MARPOL 73/78 ändras till MARPOL-konventionen. Det föreslås även ändringar i numreringen av dessa definitioner: luftförorenande ämne definieras i *20 punkten*, fast avfall i *26 punkten*, närmaste land i *32 punkten*, utsläpp i *43 punkten*, utsläppsminskningsslaget i *44 punkten*, svavelkontrollområdet i *45 punkten* och kvävekontrollområdet i *59 punkten*. I definitionerna av svavel- och kvävekontrollområdena föreslås dessutom en hänvisning till Internationella sjöfartsorganisationen i stället för till IMO i fortsättningen.

Definitionerna av territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav som för närvarande ingår i *8 punkten* föreslås avskiljas till nya *4, 5 och 52 punkter*. Innehållsmässigt kvarstår definitionerna oförändrade.

Definitionen av avfall från fartyg som föreslås i *7 punkten* i paragrafen ersätter den nuvarande definitionen av fartygsavfall i *26 punkten*. Samtidigt ändras definitionen i enlighet med fartygsavfallsdirektivet. Den nuvarande hänvisningen till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG om avfall och om upphävande av vissa direktiv (nedan *avfallsdirektivet*) ändras som en hänvisning till *5 §* i avfallslagen eftersom avfallsdirektivet har verkställts med avfallslagen.

Det föreslås att en definition av fartygsavfallsdirektivet fogas till paragrafen som ny *8 punkt* eftersom det hänvisas till det nämnda direktivet i de föreslagna *9 kap. 9 §* och *10 kap. 2, 3 och 5 §*.

Det föreslås att en definition av direktivet för fartygsavfallsbrott fogas som en ny *9 punkt* eftersom det till följd av den föreslagna ändringen i *12 kap. 18 §* hänvisas två gånger till

ifrågavarande direktiv i lagen. I nämnda substansparagrafer hänvisas till direktivet genom att använda den nu föreslagna förkortningen.

Definitionen av biodrivmedel fogas som ny *12 punkt*. De föreslagna ändringarna i 2 a kap. hänvisas till definitionen. Med biodrivmedel avses biodrivmedel som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv (2019 Guidelines for the Carriage of Blends of Biofuels and MARPOL Annex I Cargoes, MSC-MEPC.2/Circ.17) för bibränsleblandningar och i bilaga I till MARPOL-konventionen om transport av laster och energiintensiva bränslen samt blandningar som innehåller ovan avsedda biodrivmedel och bränslen som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv (MEPC.1/Circ.879) för transport av energiintensiva bränslen och deras blandningar. Ifrågavarande IMO-instrument uppdateras kontinuerligt och hänvisningen till dessa IMO-instrument möjliggör således en definition som är aktuell men som inte behövs ändras på nationell lagnivå.

Eftersom definitionen av biodrivmedel innefattar en hänvisning till bränsle föreslås att definitionen av bränsle slopas från 2 §. Detta orsakar inte problem för lagens interna logik eftersom punkterna i bränsle-termen gäller antingen marint bränsle som även i fortsättningen definieras i 2 § eller innefattar en hänvisning till MARPOL-konventionen varmed innehållet i bränsle-ordet definieras enligt MARPOLs-konventionen (närmast dess bilaga I eller VI) definitioner.

I *16 och 17 punkterna* föreskrivs om definitionerna av nöjesfartyg och fritidsbåt. Den föreslagna definitionen av fritidsbåt ersätter den nuvarande definitionen av fritidsbåt i 20 punkten. Den nuvarande definitionen ändras så att innehållsmässigt motsvarar definitionerna av fritidsbåt enligt fartygsavfallsdirektivet och Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar och upphävande av direktiv 94/25/EG, det så kallade fritidsbåtsdirektivet. Således avses med fritidsbåt endast båtar på minst 2,5 meter och högst 24 meter. Eftersom definitionen av ett nöjesfartyg enligt fartygsavfallsdirektivet omfattar alla typer av fartyg på minst 2,5 meter som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt, föreskrivs förutom den ovan beskrivna definitionen av fritidsbåt i miljöskyddslagen för sjöfarten dessutom om definitionen av nöjesfartyg (*16 punkten*) som skiljer sig från definitionen ovan genom att den omfattar alla fartyg över 24 meter men med en bruttodräktighet under 500 avsedda för sport- och fritidsändamål som inte används yrkesmässigt.

Till paragrafen föreslås som en ny *18 punkt* en definition av en småbåtshamn till vilken hänvisas i de föreslagna ändringarna i 9 kap. Med småbåtshamn avses helt enkelt en hamn som i huvudsak betjänar nöjesfartyg och fritidsbåtar. Definitionen är ett nationellt lagtekniskt tillägg.

Definitionen av lastrester som föreslås till *31 punkten* i paragrafen ersätter den nuvarande definitionen av lastrester i 27 punkten. Definitionen ändras enligt definitionen av lastrester i fartygsavfallsdirektivet men orsakar inga innehållsmässiga ändringar.

I *46 punkten* föreskrivs om definitionen av en hamn. Definitionen ska grunda sig på den nuvarande definitionen av en hamn (*56 punkten*). En hamn avser således en plats eller ett geografiskt område vars konstruktioner och utrustning är utformade för att möjliggöra mottagning av fartyg, inbegripet nöjesfartyg, fritidsbåtar eller fiskefartyg, samt ankarplatser inom hamnens jurisdiktion, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små. Tillfogningen om ankarplatsen inom hamnens jurisdiktion görs enligt artikel 2.9 i fartygsavfallsdirektivet. Dessutom ska det preciseras att hamnen förutom fartyg kan ta emot nöjesfartyg, fritidsbåtar eller fiskefartyg för att det ska vara klart att lagen även gäller hamnar som betjänar dessa. Det

bör beaktas att definitionen av hamn enligt fartygsavfallsdirektivet inte innefattar begränsningen som grundar sig på hamnens småskalighet. Det är fråga om en nationell lösning som har funnits med i definitionen av en hamn sedan genomförandet av det gamla fartygsavfallsdirektivet.¹¹ Begränsningens syfte är att säkerställa att bestämmelserna i 9 och 10 kap. i lagen inte tillämpas på småskaliga hamnar. Tolkningen av småskalighet är avsedd att regleras närmare i den föreslagna nya 8 § i kap. 1. Genom den föreslagna bestämmelsen omfattas som småskaliga inte småbåtshamnar med under 25 båtplatser eller vinterförvaringsplatser, bryggor för handel och förplägnadsrörelser, båtplatser, gemensamma stränder, stugförbindelsebryggor och yrkesfiskarnas egna bryggor av definitionen av en hamn. 8 § är dock inte uttömmande utan även andra motsvarande platser och områden vars konstruktioner, tjänster och besökarantal och avfallsmängder är små lämnas utanför definitionen av en hamn. Således är det möjligt att även tolka exempelvis platser eller områden som används för fritidsfiske som småskaliga om deras konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små. Genom bestämmelsen har man dock strävat efter att identifiera vissa till antalet många platser som åtminstone inte ska betraktas som hamnar. Begränsning av bryggor som används av förbindelsefartyg, vattenbussar och andra små passagerarfartyg i inrikestrafik utanför bestämmelsen är inte längre motiverat eftersom avfallsmängden för nämnda fartyg inte kan anses vara ringa. För att lindra kraven för skärgårdens förbindelsefartygs- och vattenbusshamnar föreslås det dock att det i 3 § föreskrivs att de hamnar, som betjänar passagerarfartyg i inrikestrafik som har en dödvikt på under 1350 ton, och i vilka fartygen inte avlämnar avfall, ska lämnas utanför bestämmelsen. Landsvägsfärjornas bryggor anses dock inte som hamnar eftersom landsvägsfärjorna med sina bryggor är en del av landsvägen enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005).

Det är dock skäl att beakta att trots att småskaliga platser och områden lämnas utanför bestämmelsen på grundval av hamnens småskalighet omfattas de av den allmänna skyldigheten att ordna avfallshantering enligt 28 § i avfallslagen. Enligt 76 § i avfallslagen ska dessutom en hamninnehavare i syfte att förhindra nedskräpning ordna med tillräcklig avfallsinsamling och andra avfallshanteringstjänster på området. På så sätt ska även en innehavare av en småskalig hamn se till att hamnverksamheten inte orsakar nedskräpning och vid behov ordna avfallshantering för avfall.

Definitionen av hamninnehavare föreskrivs i 47 punkten. Skillnaden till den nuvarande definitionen av hamninnehavare i 57 punkten är att hamninnehavaren är en juridisk person. Det är fråga om ett nationellt förtydligande som strävar efter att säkerställa att kraven på hamninnehavaren riktas till privata fastighetsägare såsom stugägare.

Som en ny 48 punkt föreslås att det föreskrivs om unionens förordning om hamntjänster som det hänvisas till i de föreslagna ändringarna i 10 kap.

Som ny 49 punkt om den föreslagna definitionen om mottagningsanordningen i hamn motsvarar definitionen om mottagning i hamn enligt fartygsavfallsdirektivet. Med flytande anordning avses till exempel en pråm eller annat fartyg som används för mottagning av avfall, med mobil anordning avses å sin sida till exempel en avfalls- eller slambil som tar emot avfall från fartyg. Till definitionen hänvisas i de föreslagna ändringarna i 9 kap.

Som en ny 51 punkt föreslås definitionen av övervakningsdirektivet. Definitionen av direktivet är nödvändig med avseende på de föreslagna hänvisningarna i 10 och 12 kap.

¹¹ Genom lag 933/2003 stiftad 2 a §, som trädde i kraft den 1 januari 2004, i den redan upphävda lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979).

Dessutom kvarstår följande definitioner helt oförändrade i nuvarande 2 § men numreringen ändras då definitionerna ordnas på finska i bokstavsordning: AFS-konventionen (2 punkten), ämne (3 punkten), fartyg (6 punkten), fartygsåtervinningsförordningen (10 punkten), leverantör av fartygstrafikservice (11 punkten), bruttodräktighet (13 punkten), Helsingforskonventionen (15 punkten), erkänt klassificeringssällskap (19 punkten), fiskefartyg (22 punkten), kemikalietankfartyg (24 punkten), behandlat toalettavfall (28 punkten), barlastvatten (39 punkten), hantering av barlastvatten (40 punkten), Försvarmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg (42 punkten), sediment (50 punkten), insjöområde (53 punkten), insjöfartyg (54 punkten), SOLAS-konventionen (55 punkten), finskt vattenområde (56 punkten), TBT-förordningen (58 punkten), preparat (60 punkten), miljöförstöring (61 punkten), olja (62 punkten), oljehaltig blandning (63 punkten), oljetankfartyg (64 punkten). Följande definitioner kvarstår dessutom innehållsmässigt oförändrade men i dessa görs små språkliga ändringar vars syfte är att förtydliga deras innehåll: skadligt ämne (12 punkten), Östersjöområdet (21 punkten), internationell fart (23 punkten), påväxthindrande system (25 punkten), inrikesfart (27 punkten), toalettavfall (29 punkten), fartyg i hamn (30 punkten), utsläppande på marknaden (33 punkten), passagerarfartyg (34 punkten), flytande ämne (38 punkten), barlastvattenkonventionen (41 punkten) och den ekonomiska zonen (57 punkten).

3 §. Lagens tillämpningsområde. De nuvarande 1 och 2 mom. kvarstår oförändrade men 3 mom. föreslås ändras genom att precisera att bestämmelserna i 9 och 10 kap. i lagen tillämpas på mottagning av avfall från fartyg i hamn.

Innan det nuvarande momentet om havsbottens mineraltillgångar som överförs till ett nytt 5 mom. föreskrivs i 4 mom. att 9 och 10 kap. inte tillämpas på vissa platser eller områden som uppfyller definitionen av en hamn. I nämnda kapitel föreskrivs först om hur avfall från fartyg tas emot i hamn, såsom om krav avseende mottagningsanordningar och avfallshanteringsplaner. Det andra kapitlet gäller avlämning av avfall i hamn, inklusive avgifter som tas ut av fartyg, förhandsanmälan av avfall och avfallsavlämningskvitton. Det först och främst lämnas Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets hamnar utanför tillämpningsområdet i 1 punkten. I 9 och 10 kap. är fråga om krav vars efterlevnad kan orsaka utmaningar avseende de operativa behoven för Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg. Det är så sin sida nödvändigt att lämna Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets hamnar utanför bestämmelsen eftersom till exempel informationen om mottagningsanordningarnas belägenhet som förutsätts i avfallshanteringsplanen kan vara omöjlig att ge utan att offentliggöra konfidentiella uppgifter om annan verksamhet i hamnen. Dessutom är de nämnda myndigheternas hamnar i princip inte avsedda för användning av andra än ifrågavarande myndigheters fartyg vilket talar för att uppgifter om hamnens avfallshantering inte är nödvändig att offentliggöra. Inte heller enligt artikel 3.1 a i fartygsavfallsdirektivet tillämpas direktivet på statens fartyg eller på hamnar de vanligtvis använder. Försvarmakten och Gränsbevakningsväsendet har ordnat avfallshantering i egna hamnar så en begränsning av tillämpningsområdet har i praktiken ingen effekt med avseende på exempelvis miljöskyddsnivån. I till exempel Försvarmaktens hamnar tillämpas miljöskyddsanvisningar som gäller hela Försvarmakten samt avfallshanteringsplaner för varje garnison. Försvarmakten har även kartor i internt bruk som beskriver hamnkonstruktionerna där de olika avfallsfraktionernas mottagningspunkter beskrivs.

I 2 punkten lämnas enbart hamnar som betjänar passagerarfartyg i inrikestrafik med en dödvikt som understiger 1 350 ton och vid vilka fartygen i fråga inte avlämnar avfall, förutsatt att de fartyg som besöker hamnarna i fråga har ett avfallshanteringsavtal i någon annan hamn, utanför bestämmelserna i 9 och 10 kap. Syftet med bestämmelsen är att lämna särskilt skärgårdsobjekt som besöks av förbindelsefartyg och vattenbussar utanför skyldigheten att ordna avfallshantering enligt 9 kap. Nämnda fartyg trafikerar vanligtvis på särskilda ruttor längs vilka

fartygen avlämnar avfall i en eller högst två hamnar. Skärgårdens förbindelsefartyg har till exempel avfallshanteringsavtal med så kallade hemmabryggor varifrån de trafikerar. Sådana små passagerarfartyg lämnar inte avfall i skärgårdshamnarna utan tvärtom till och med transporterar avfall från öarna till fastlandet. Därför är ordnande av avfallshantering vid dessa gästhamnar längs rutten onödigt.

Samtidigt som det nuvarande 4 mom. överförs till ett nytt 5 mom., ändras dess hänvisning till MARPOL 73/78-konventionen i enlighet med den föreslagna definitionen av konventionen i 2 § 1 mom. (MARPOL-konventionen).

1 och 2 mom. kvarstår i sin nuvarande form.

8 §. *En plats eller ett område vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små.* Till kapitlet föreslås en ny 8 § som preciserar tolkningen av när en plats eller ett område vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder enligt 2 § 46 punkten är så små att de inte betraktas som en hamn. I 1 mom. räknas vissa platser och områden upp som ska betraktas som små enligt ovan.

Enligt 1 mom. 1 punkten betraktas för det första en plats eller ett område avsett för mottagning av fritidsbåtar med under 25 båtplatser eller i anslutning till vilka det finns under 25 platser för vinterförvaring av fritidsbåtar inte som en hamn på grundval av småskaligheten. Således omfattas inte mindre hemma-, gästbåts- och utflyktshamnar av bestämmelsen. Hittills har man med avseende på småbåtshamnar tolkat att gränsen för litet antal fartyg har gått vid 50 båtplatser eller vinterförvaringsplatser eftersom kraven för mottagningsarrangemang av avfall i småbåtshamnar som föreskrivs i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010) endast har gällt småbåtshamnar med minst 50 platser. Hamnar med under 50 platser kan även generera en betydande mängd avfall varför 25 platser föreslås som ny gräns.

Enligt 2 punkten anses detaljhandelsföretags och förplägnadsrörelers bryggor som används för uträttande av ärenden eller under tiden för uträttande av ärenden vid nämnda företag vara så små att de inte betraktas som en hamn. Vanligtvis är båtar förtöjda så kort tid vid matbutikers, restaurangers och caféers bryggor att de inte ska betraktas som hamnar som omfattas av krav i lagen på bland annat utarbetande av en avfallshanteringsplan. Om bryggan dock även används för mer långvarig förtöjning eller om båtförare erbjuder andra tjänster som betraktas som upprätthållande av en hamn kan inte platsen anses småskalig utan då omfattas den av kraven i 9 och 10 kap. i lagen. Det bör dessutom beaktas att största delen av butiks-, restaurang- och cafébryggorna är så små att de även på grundval av begränsningen i 1 punkten lämnas utanför definitionen av en hamn.

Enligt 3 punkten omfattas inte platser och områden som är avsedda endast för mottagning av farkoster som inte omfattas av registreringsplikten enligt 110 § i sjötrafiklagen av definitionen av en hamn. Enligt nämnda bestämmelse i sjötrafiklagen gäller registreringsplikten farkoster med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är minst 15 kilowatt, samt en farkost med motor eller segel vars skrovlängd enligt tillverkarens uppgift är minst 5,5 meter. Således omfattas inte platser och områden avsedda för enbart roddbåtar och motsvarande små båtar försedda med högst en liten utombordsmotor, såsom båtplatser, av fartygsavfallsbestämmelsen. Enligt motiveringarna till den gällande bestämmelsen inverkar inte kvaliteten på fartygen som använder platserna på om den betraktas som en hamn eller inte. Den nu föreslagna bestämmelsen ändrar således den rättsliga situationen eftersom tolkningen av småskalighet enligt 3 punkten uttryckligen grundar sig på kvaliteten av farkosterna som anlöper ett område eller en plats.

Vidare enligt 4 punkten betraktas sådana konstruktioner på ett i 75 § i markanvändnings- och bygglagen avsett samnyttjoområde i en stranddetaljplan som möjliggör förtöjning av fritidsbåtar och som uteslutande används av delägarna i strandlaget som små. Syftet med bestämmelsen är att så kallade gemensamma stränder lämnas utanför definitionen av en hamn eftersom de till sitt användningsändamål jämföras med privatpersoners egna stränder som föreslås lämnas utanför bestämmelserna i 9 och 10 kap. Kraven i 9 och 10 kap. omfattar hamninnehavare som enligt den föreslagna definitionen i 1 kap. 2 § 47 punkten är juridiska personer. Om den gemensamma stranden även används av aktörer utanför strandlaget ska 4 punkten inte tillämpas.

Enligt 5 punkten lämnas platser eller områden som huvudsakligen är avsedda för förtöjning av fartyg avsedda för trafikering till bostadsfastigheter eller fritidsfastigheter, när avfallshanteringen för fastigheterna i fråga ordnas av kommunen, utanför definitionen av en hamn. Syftet med bestämmelsen är att precisera att de så kallade stugförbindelsebryggorna lämnas utanför bestämmelserna i 9 och 10 kap. Motiveringen är att båtar som trafikerar till bostadsfastigheter och fritidsfastigheter inte hinner generera sådant avfall för vilket avfallshanteringen i anslutning till förtöjningsplatsen måste ordnas. Båtarna transporterar ofta avfall från bostadsfastigheterna eller fritidsfastigheterna men dess avfallshantering ska ordnas enligt avfallslagstiftningen. För att säkerställa att avfallshanteringen för avfall som avlämnas i land från fartygen har ordnats kan begränsningen i 5 punkten endast komma att tillämpas om avfallshanteringen för fastigheten i fråga ordnas av kommunen. Avfallsskär avsedda för avfall från fastigheterna i fråga kan vara placerade i anslutning till båtarnas förtöjningsplats men då omfattas de av den allmänna avfallslagstiftningen och inte bestämmelserna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I 6 punkten föreslås att platser eller områden avsedda för mottagning av fiskefartyg som endast används av en enskild yrkesutövare inte ska betraktas som en hamn. Motiveringen till denna bestämmelse är att yrkesfiskare som är verksamma vid sin egen fastighet har ordnat avfallshanteringen via fastighetens avfallshantering och att det på grund av de små avfallsmängderna inte är nödvändigt att utarbeta avfallshanteringsplaner.

Enligt bestämmelsen i 7 punkten kan även andra motsvarande platser eller områden därmed anses vara så små att de lämnas utanför definitionen av en hamn. Således är listan i momentet inte avsedd att vara uttömmande.

I 8 § 2 mom. Föreslås att det föreskrivs att närmare bestämmelser om när platser eller områden som avses i 1 mom. 7 punkten betraktas som platser eller områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små är möjliga att utfärda genom förordning av statsrådet. Syftet med bemyndigandet att utfärda förordning är att möjliggöra en precisering av tolkningen av småskalighet avseende platser eller områdens konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder. På sätt kan tolkningen av småskalighet styras efter att lagen har trätt i kraft utan att öppna lagen igen för ändringar.

Det är skäl att beakta att uppfyllandet av kriterierna som begränsar definitionen av en hamn ska bedömas ur platsens eller områdets perspektiv från fall till fall genom att återspegla typen och användarna med begränsningskriterierna som beskrivs ovan. På så sätt inverkar till exempel verksamhet bredvid området inte automatiskt på tolkningen av huruvida definitionen av en hamn uppfylls. Å andra sidan om verksamheten i närområdet objektivt bedömt inverkar på uppfyllandet av definitionen av en hamn ska den tas i beaktande i bedömningen.

2 kap Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

1 §. Förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar. Till paragrafen föreslås ändras i sin helhet. De nuvarande momenten kvarstår innehållsmässigt oförändrade men mellan de nuvarande 2 och 3 mom. fogas ett nytt 3 mom. där det föreskrivs om tillämpningen av utsläppsförbudet även på andra än mineralbaserade oljor. Bestämmelsen i det nuvarande 3 mom. flyttas samtidigt till 4 mom. Det nuvarande utsläppsförbudet gäller endast oljor enligt bilaga I till MARPOL-konventionen men förslaget utvidgar utsläppsförbudet till att omfatta även sådana andra kolväten som till sina egenskaper kan likställas med oljor eller oljehaltiga blandningar och andra liknande skadliga ämnen som används på fartyg. Dessa ämnen är lika skadliga för den marina miljön som mineraloljebaserade ämnen. Dessa används också i fartygens maskiner eller som bränsle på motsvarande sätt som mineraloljor. Tillsyns- och bekämpningsmyndigheterna använder även samma metoder för tillsyn och bekämpning av denna ämnesgrupp så det är motiverat att föreskriva enhetligt om dessa varmed man inte behöver skilja mellan mineraloljor och icke-mineralbaserade oljor vid utfärdande av sanktioner. Andra skadliga ämnen som klassificeras som kolväten som till sina egenskaper kan likställas med olja eller oljehaltig blandning eller andra skadliga ämnen som på motsvarande sätt används på fartyget får inte heller släppas ut i vatten från fartygets maskinrum via filtreringsanläggningen för slagvatten på insjöområdet eller i Finlands territorialvatten inom en zon på högst fyra sjömil avstånd från närmaste land. Till följd av 211.5 i havsrättskonventionen kommer utsläppsförbud av olja eller oljehaltiga blandningar eller med dessa jämförbara andra skadliga ämnen som klassificeras som kolväten eller andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg dock inte att gälla utländska fartyg på den ekonomiska zonen till den del då utsläpp av ämnena i fråga inte är förbjudet i MARPOL-konventionen eller i internationella rättsakter som utfärdats med stöd av denna. Myndigheten som övervakar sådana utsläpp ska dock fortfarande utreda om det är fråga om mineraloljeutsläpp som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen eller annat utsläpp.

Samtidigt föreslås att stavningen av MARPOL-konventionen uppdateras i enlighet med 1 kap. 2 § då formen MAROPL 73/78 används i den nuvarande lagen.

3 §. Konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen, 4 §. Konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg, 5 §. Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening, 6 §. Oljedagbok, 7 §. IOPP-certifikat, 9 §. Borrplattformar och andra plattformar samt 10 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Nämnda paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten. I 3, 6, 7, 10 § görs samtidigt lagtekniska ändringar som inte inverkar på deras innehåll.

2 a kap Överföring av skadlig och farlig last och avfall samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat

Bestämmelsen i 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten ska utvidgas från överföring av oljelaster mellan oljetankfartyg till överföring av andra skadliga och farliga laster och avfallsamt till leverans av bränslen från ett fartyg till ett annat. Avsikten med förslagen är innefatta alla överföringar av laster och avfall som är skadliga och farliga för den marina miljön samt leverans av mineralbränslen, gasbränslen och biobränslen från ett fartyg till ett annat i tillämpningsområdet för 2 a kap. i lagen. Genom förslaget strävar man efter att säkerställa att bestämmelsen omfattar alla ämnen som kan orsaka miljöförorening om de hamnar i vattnet. Utöver dessa överföringar av laster och avfall är bestämmelsen avsedd att omfatta leverans av bränsle mellan fartyg för fartygets eget bruk. Med leverans av bränsle avses leverans av flytande bränslen, biodrivmedel och gasbränslen som erhålls från råolja.

1 §. Tillämpningsområde. För att fastställa föremålet för bestämmelsen och begränsa tillämpningsområdet föreslås att 1 § föreskriver om kapitlets tillämpningsområde. Bestämmelserna om områdena som anvisats för genomförandet av överföringarna flyttas från 1 § till 2 §.

Enligt 1 mom. tillämpas bestämmelserna i kapitlet på skadliga ämnen som transporteras som last, överföringar av farligt gods i fast form och avfall som definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat. Skadliga ämnen definieras i 1 kap. 2 § 14 punkten. Definitionen omfattar oljor, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall samt blandningar som innehåller något skadligt ämne. På så sätt utvidgas bestämmelsen i 2 a kap. till att förutom oljelaster även omfatta övriga överföringar av laster som innehåller skadliga ämnen som kan orsaka miljöförorening då de hamnar i havet. Dessa är till exempel flytande och fasta kemikalier som är skadliga för den marina miljön. Bestämmelsen omfattar även biodrivmedel eftersom de anses tillhöra antingen oljor eller skadliga flytande ämnen beroende på ämnets sammansättning. Dessutom föreslås det att bestämmelsen ska tillämpas på fasta bulklaster som är skadliga för människan såsom de definieras i SOLAS-konventionen, eftersom definitionen av skadliga ämnen inte omfattar dessa trots att de kan orsaka förorening av havet eller fara eller skada för havets organismer. Avfall nämns separat i tillämpningsområdet för trots att avfall definieras i 1 kap. 2 § 14 punkten som skadliga ämnen kan de inte betraktas som last.

Bestämmelserna i kapitlet tillämpas även på leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat, dvs. på så kallad bunkring. I 2 mom. föreskrivs om definitionen av bränsle såsom det tillämpas i 2 a kap. Med bränsle avses marina bränslen, gas och andra bränslen med låg flampunkt samt biodrivmedel som används som bränsle som avses i den internationella koden om säkerhet på fartyg som använder gas eller andra bränslen med låg flampunkt (nedan IGF-koden). Med marina bränslen avses enligt 1 kap. 2 § 37 punkten flytande bränslen som erhålls av råolja och som är avsedda att användas och som används på fartyg. Definitionen omfattar marina dieseloljor och gasoljor. Gas som används som bränsle och andra bränslen med låg flampunkt definieras i IGF-koden där man med gas avser flytande ämnen vars gastryck överstiger 0.28 MPa vid 37.8 °C enligt regel 2.2.18 och där man med bränslen med låg flampunkt avser gas- eller flytande bränslen vars flampunkt fastställts till under + 60 °C genom prov i slutet kärl enligt regel 2.2.28. Således omfattas bland annat leverans av flytande naturgas till fartyget av bestämmelsen. Bestämmelsen omfattar även leverans av biodrivmedel från ett fartyg till ett annat. Biodrivmedel föreslås definieras i 1 kap. 2 § 12 punkten. I definitionen hänvisas till definitionerna om biodrivmedel och energiintensiva bränslen som utarbetats i Internationella sjöfartsorganisationen.

Den föreslagna bestämmelsen inverkar inte på kapitel VI regel 5.2 i SOLAS enligt vilken det är förbjudet att blanda flytande laster. En central bestämmelse har nationellt satts i kraft genom statsrådets förordning 944/2013.

Enligt 3 mom. tillämpas bestämmelserna i det här kapitlet inte på överföringar eller leveranser som avses i 1 mom. som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening. Bestämmelsen motsvarar det nuvarande 1 § 5 mom. Bestämmelsen grundar sig på bestämmelsen om oljelastöverföringar i MARPOL-konventionen men det är av marina säkerhetsskäl och för att förhindra miljöförorening motiverat att utvidga dess tillämpning till alla föreslagna överföringar och leveranser av bränsle som avses i 2 a kap.

Enligt 4 mom. tillämpas bestämmelserna i det här kapitlet inte på överföringar eller leveranser som utförs av Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg. I artikel 3 till

MARPOL-konventionen föreskrivs att konventionen och dess bilagor inte tillämpas på krigsfartyg, flottans hjälpfartyg eller andra fartyg som en stat äger eller använder och som vid den aktuella tidpunkten uteslutande används för icke-kommersiella ändamål. Gränsbevakningsväsendet genomför till exempel överföring av bränslen och eventuellt även överföringar av laster från ett fartyg till ett annat inom ramarna för att utföra sina lagstadgade uppgifter inom branschen, såsom uppgifter relaterade till övervakningen och tryggheten av statens territoriella integritet. Dessa överföringar omfattas inte av den föreslagna bestämmelsen.

2 §. *Områden som anvisats för överföring och leverans av bränsle.* Genom de föreslagna ändringarna i 2 § flyttas bestämmelsen om områden som anvisats för överföring i nuvarande 1 § till 2 § och ändras så den motsvarar kapitlets nya tillämpningsområde. Således omfattar 2 § de områden som anvisats för överföring och leverans av bränsle som avses i 1 §. I 1 mom. föreskrivs att överföringarna och leveranserna som avses i 1 § endast är tillåtna i hamnområden samt på särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Momenten motsvarar således omfattningen av överföringar och leveranser med undantag av nuvarande 1 § 1 mom.

Tillsvidare har två områden anvisats för överföring av oljelaster. Dessa områden är Kalbådagrunds ankarplats i Finska viken och Svartbäck ankarplats utanför Sköldvik i Borgå¹². Då föremålet för bestämmelsen utvidgas torde det finnas behov av att anvisa nya områden. Syftet är att endast i exceptionella situationer utse områden för överföringar på Finlands ekonomiska zon utanför den yttre gränsen av Finlands vattenområden för att säkerställa Gränsbevakningsväsendets förutsättningar att övervaka operationerna och vid behov vidta till exempel bekämpningsåtgärder. Bekämpningen av en eventuell marin miljöskada kan försvåras med avseende på långa avstånd samt även med avseende på effekterna av väderleksförhållandena om till exempel sjögången och våghöjden stör bekämpningsarbetet. Som inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning konstaterade om regeringens propositionsutkast kan ett farligt eller skadligt ämne som hamnat i vattnet inom Finlands ekonomiska zon snabbt sprida sig till en annan stats ekonomiska zon eller territorialvatten vilket å sin sida kan medföra ytterligare utmaningar för bekämpningsarbetet samt eventuella ersättnings- och ansvarsfrågor.

Enligt 2 mom. utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Forststyrelsen, Tullen, Trafikledsverket, det regionala räddningsväsendets räddningsmyndighet och leverantören av fartygstrafikservice de områden som avses i 1 mom. och för och publicerar en förteckning över dessa för att upprätthålla skyddet av den marina miljön. Innan områdena utses ska Transport- och kommunikationsverket höra vederbörande intressegrupper. Bestämmelsen motsvarar till stor del nuvarande 1 § 2 mom. Som ny myndighet i gruppen som ska höras är den lokala räddningsmyndigheten inom räddningsväsendets område. Med lokal räddningsmyndighet avses räddningsmyndigheter enligt 26 § 2 mom. i räddningslagen (379/2011) som är räddningsverkets högsta tjänsteinnehavare och de tjänsteinnehavare vid räddningsverket som denne förordnat samt det lokala räddningsväsendets behöriga kollegiala organ. Utnämmandet av områden sker genom bestämmelse varför det till Transport- och kommunikationsverket fogas behörighet i 6 § att utfärda bestämmelser om områden där överföringar och leverans är tillåtet.

I 3 mom. där det föreskrivs om transport- och kommunikationsverkets möjlighet att bevilja undantag i bestämmelserna i 1 mom. motsvarar nuvarande 1 § 3 mom. Således är genomförandet av överföringar och leveranser möjligt med undantagstillstånd även utanför

¹² Trafiksäkerhetsverkets beslut 19.12.2017, Dnr TRAFI/398315/03.04.01.00/2017

hamnområdena och anvisade områden. Ett sådant undantagstillstånd kan vara nödvändigt till exempel vid tidsmässigt begränsade operationer till sjöss för att underlätta tillgången till bränsle för fartygen som deltar.

Den föreslagna 2 § börjar tillämpas först den 1.1.2022 för att Transport- och kommunikationsverket ska hinna utse områden före tillämpningen av bestämmelsen. Syftet är att undvika en situation där överföringar och leveranser är tillåtna endast på utsedda områden men områden har ännu inte utsetts. På så sätt är överföringar inte alls tillåtna innan områden har utsetts. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning räcker processen kring ett halvt år så därför börjar bestämmelsen tillämpas ett dryga halvt år efter att lagen trätt i kraft.

3 §. STS-plan och lasthanteringsmanual. 3 § föreslås ändras i sin helhet eftersom bestämmelserna om STS-planen i nuvarande 2 § överförs i ändrat format till den. I ändrade 3 § föreskrivs förutom om STS-planerna även om lasthanteringsmanualer för andra överföringar och leveranser.

I 1 mom. föreskrivs om STS-planen som oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg, dvs. STS-operation, till sjöss ska ha. STS-planen ska uppfylla kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i nuvarande 2 § 1 mom.

Det 2 mom. om godkännande av STS-planen motsvarar ordagrant det nuvarande 2 § 2 mom.

I 3 mom. föreskrivs om lasthanteringsmanualer för andra överföringar än STS-operationer och leveranser av oljelaster. Det finns ingen motsvarande bestämmelse i nuvarande 2 §. Ett fartyg som enligt momentet deltar i överföring eller leverans som avses ovan i 1 §, dock inte i STS-operationer, ska beskriva lasthanteringsmanualen för ifrågavarande överföring eller leverans. Genom att föreskriva om lasthanteringsmanualen strävar man efter att säkerställa att fartyget utarbetar direktiv även för leverans av bränsle och andra lastöverföringar än för STS-operationer. En STS-plan är ett standarddokument som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen och således kan det inte krävas av fartyg som deltar i överföring av andra laster och leveranser av bränsle. Därför föreslås skyldighet att utarbeta en lasthanteringsmanual. Många fartyg som genomför lastöverföringar har redan en sådan. Normalt innefattar en lasthanteringsmanual fartygets säkerhetsledningssystem som grundar sig på IMOs internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden). ISM-koden har satts i kraft inom Europeiska unionen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95. Det finns dock ingen skyldighet att innefatta en lasthanteringsmanual som avses i 2 mom. i fartygets säkerhetsledningssystem.

4 §. Skyldighet att anmäla överföring och leverans från ett fartyg till ett annat. 4 § föreslås ändras i sin helhet eftersom bestämmelserna om förhandsanmälan i nuvarande 3 § överförs i ändrat format till den.

I 1 mom. föreskrivs om förhandsanmälan. Momentet motsvarar i huvudsakliga drag det nuvarande 3 § 1 mom. Enligt 1 punkten ska fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare meddela Tullen om sin plan att genomföra en STS-operation på finskt vattenområde genom att anlita det elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten, dvs. det så kallade Portnet-systemet, som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Enligt 2 punkten ska leverantören av fartygstrafikservice meddela om sin plan att genomföra en STS-operation inom Finlands ekonomiska zon genom att använda samma elektroniska system för hantering av

information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice eller annan elektronisk informationsförmedling. Med elektronisk informationsförmedling avses närmast e-post. Det nuvarande Portnet-systemet möjliggör inte anmälan om lastöverföringar eller bunkringsoperationer inom den ekonomiska zonen men en sådan funktion är möjligt att foga till systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses ersätta Portnet-systemet

I 2 mom. föreskrivs att anmälan ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade överföringen eller leveransen. Om motsvarande krav föreskrivs i första meningen i nuvarande 3 § 2 mom. trots att den nuvarande bestämmelsen endast omfattar STS-operationer av oljelaster enligt bilaga I till MARPOL-konventionen.

I 3 mom. föreskrivs om innehållet i förhandsanmälan som avser överföring av laster och avfall samt leveranser av bränsle. som avses i 1 § Bestämmelsen ersätter det nuvarande 3 § 2 mom. enligt vilket uppgifter som anges i regel 42 i bilaga I till MARPOL-konventionen ska ingå i förhandsanmälan om STS-operationer av oljelaster. Innehållet i förhandsanmälan för överföringar och leveranser som avses i momentet föreskrivs närmare med statsrådets förordning. KravenMed avseende på oljelasterna är avsikten att föreskriva i förordningen att anmälan ska innefatta uppgifterna i nämnda regel 42. Med avseende på övriga överföringar och bränsleleveranser ska k på uppgifterna som meddelas i tillämpliga delar motsvara kraven på oljelastöverföringar. I samband med förhandsanmälan är avsikten således att kräva grundläggande uppgifter om fartygen som deltar i operationen, inledningsdatum, längd och geografiskt läge för den planerade operationen, överföringssättet, bränsletyp och -mängd för lasten som överförs eller som levereras samt tillhandahållande av uppgifterna om operationens tjänsteproducent eller den person som har helhetsansvaret för operationen. Dessutom krävs bekräftelse över att fartyget har en lasthanteringsmanual som avses i 3 § 3 mom.

Det 4 mom. avses meddelande av uppgifter vid undantagstillstånd där alla uppgifter som avses i 3 mom. inte är tillgängliga 48 timmar innan den planerade överföringen eller leveransen. Bestämmelsen motsvarar i huvudsakliga drag det nuvarande 3 § 4 mom. men till bestämmelsen fogas de ändringar som krävs för att utvidga bestämmelsen till att omfatta alla överföringar av skadliga och farliga laster och leveranser av bränsle. I momentet föreskrivs att anmälan om överföringen eller leveransen ska göras minst 48 timmar före den genomförs trots att alla uppgifter som avses i 3 mom. inte ännu är tillgängliga. Dessutom ska uppgifterna som saknas meddelas till Tullen och leverantören av fartygstrafikservice så fort som möjligt. I 4 mom. föreskrivs vidare även om uppdatering av uppgifterna som anmälas. Om uppgifterna som avses i 3 mom. ändras innan den planerade överföringen eller leveransen ska de i fortsättningen omedelbart meddelas till behörig myndighet såsom avses i 1 mom.

I 5 mom. föreskrivs om förmedling av information avseende överföringar och leveranser mellan myndigheter. Det motsvarar i huvudsakliga drag det nuvarande 3 § 5 mom. men innefattar nödvändiga lagtekniska ändringar som gäller utvidgningen av bestämmelsen till att vid sidan av STS-operationer av oljelaster omfatta överföringar av andra skadliga och farliga laster och leveranser av bränsle.

I 6 mom. föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön eller fartygstrafiksäkerheten förbjuda en planerad enskild överföring eller leverans som avses i 1 §. Bestämmelsen motsvarar i huvudsakliga drag det nuvarande 1 § 4 mom. Bestämmelsen flyttas från paragrafen om anvisande av områden till paragrafen om förhandsanmälan eftersom förbudet grundar sig på prövningen som baserar sig på informationen i förhandsanmälningarna. Det som innehållsmässigt är nytt i paragrafen är att förbudet i fortsättningen även kan grunda sig orsaker relaterade till fartygssäkerheten medan den nu endast kan grunda sig på orsaker relaterade till miljöskyddet. Den behöriga myndigheten,

dvs. Transport- och kommunikationsverket, har således i fortsättningen möjlighet att ingripa i sådana situationer som orsakar fara för fartyg eller annan fartygstrafik som deltar i överföringen eller leveransen. I praktiken har Transport- och kommunikationsverket kontakt med fartyget från land och besöker inte fartyget.

Dessutom är det bra att beakta att Gränsbevakningsväsendet enligt 36 b § i räddningslagen (379/2011) kan besluta att vidta sådana räddnings- eller andra åtgärder avseende fartyget eller dess last som de anser vara nödvändiga för att förhindra eller begränsa förorening av vatten om ett fartyg sjunker, stöter på grund eller kolliderar, får läckage eller maskinfel eller annars försätts i en situation med uppenbar risk för oljeläckage eller annat skadligt ämne på finskt territorialvatten eller i Finlands ekonomiska zon. Gränsbevakningsväsendet kan således redan enligt nuvarande lagstiftning även ingripa vid tillbud avseende lastöverföringar och bunkringar om ovannämnda villkor uppfylls och det är inte nödvändigt att i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskriva om Gränsbevakningsväsendets rätt att ingripa i överföringar och leveranser som avses i 1 §.

5 §. Personen med det övergripande tillsynsansvaret för överföring eller leverans. 5 § föreslås ändras i sin helhet eftersom bestämmelserna om personen med det övergripande tillsynsansvaret i nuvarande 4 § överförs i ändrat format till den. På så sätt omfattar bestämmelsen i fortsättningen överföring av laster och avfall och leverans av bränsle som avses i 1 §.

Enligt 1 mom. ska det för fartyget som används för överföring eller leverans som avses i 1 § finnas en person som har det övergripande tillsynsansvaret för överföringen eller leveransen. Sådant krav föreskrivs för fartyg som används för STS-operationer i första meningen i den nuvarande 4 §.

I 2 mom. föreskrivs dessutom med avseende på STS-operationer ska personen som har det övergripande tillsynsansvaret ha behörighet att utföra alla de uppgifter som hänför sig till STS-operationer med beaktande av det som bestäms i bilaga I till MARPOL-konventionen. Bestämmelsen motsvarar andra meningen i den nuvarande 4 §. De nämnda bestämmelserna i bilaga I till MARPOL-konventionen gäller endast oljelastöverföringar och bestämmelsen är således inte möjlig att utvidga till andra överföringar och leveranser av bränsle.

6 §. Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder. 6 § ändras i sin helhet eftersom bestämmelserna om ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder som ingår i nuvarande 5 § överförs i ändrat format till den. Paragrafen gäller både STS-operationer av oljelaster och överföringar av andra laster och avfall och leveranser av bränsle som avses i 1 § medan den nuvarande 5 § endast omfattar STS-överföringar av oljelaster. Enligt paragrafen ska trafikidkaren eller ägaren av det fartyg som tar emot överföringar och leveranser ansvara för Gränsbevakningsväsendets och det lokala räddningsväsendets räddningsmyndighets kostnader för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med STS-operationer, medan det enligt formuleringen i den nuvarande bestämmelsen talas om de finska oljebekämpningsmyndigheternas kostnader i samband med STS-operationer.

7 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Bestämmelserna i nuvarande 6 § om mer detaljerade bestämmelser och föreskrifter överförs i ändrad form till den nya 7 §. I 1 mom. föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning enligt nuvarande 6 § 1 mom. Till skillnad från tidigare kan närmare bestämmelser om tillämpandet av 2 a kap. även utfärdas genom förordning av statsrådet medan den nuvarande förordningen har hänfört sig till Finlands internationella skyldigheter eller tillämpningen av Europeiska unionens bestämmelser. Bemyndigandet att utföra förordning om arrangemang och begränsningar för genomförandet av överföringar uppdateras så att det omfattar överföringar och leveranser som avses i 1 §.

Bemyndigandet att utfärda förordning föreskrivs i 1 punkten eftersom till momentet fogas en ny 2 punkt avseende bemyndigandet att utfärda förordning om uppgifter som ska ingå i förhandsanmälan som avses i 4 § 4 mom.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att utfärda tekniska föreskrifter för tillämpningen av bestämmelserna i nuvarande 6 § 2 mom. Såsom bemyndigandet att utfärda förordning i 1 mom. omfattar bemyndigandet att utfärda föreskrifter även hela det föreslagna utvidgade innehållsmässiga tillämpningsområdet i 2 a kap. Som nytt bemyndigande föreskrivs i 1 mom. om att Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter för områden med begränsade överföringar och leveranser som avses i 2 §. Tillsvidare har områden anvisats genom beslut av Transport- och kommunikationsverket (och dess föregångare Trafiksäkerhetsverket). Genom ändringarna strävar man efter att förenkla processen för att anvisa områden eftersom det är administrativt enklare att anvisa områden genom förordning än beslut av Transport- och kommunikationsverket. Bemyndigandet att utfärda föreskrifter om det praktiska ordnandet av överföringar uppdateras så att det omfattar alla överföringar och leveranser som avses i 1 § moment. Detta föreskrivs i 2 mom. 2 punkten. Innehållet i STS-planen föreskrivs i 3 punkten. Bemyndigandet att bestämma i Överföringarnas praktiska arrangemang och innehållet i STS-överföringsplanerna regleras på internationell anvisningsnivå bl.a. i den internationella sjöfartsorganisationen och därmed är det nödvändigt att transport- och kommunikationsverket kan ge nationellt preciserande bestämmelser som grundar sig på internationella anvisningar. Anvisningarna är av teknisk natur och är inte ändamålsenliga att ge på lagnivå.

Enligt 3 mom. kan föreskrifterna som utfärdats enligt 1 mom. och bestämmelserna som utfärdats enligt 2 mom. omfatta även fartyg som seglar på insjövatten och i inrikes fart. Bestämmelsen motsvarar det nuvarande 6 § 3 mom.

3 kap Oljeutsläppsavgift

1 §. Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift. Det föreslås att tillämpningsområdet för oljeutsläppsavgiften som föreskrivs i 1 mom. i stället för att omfatta territorialvatten och den ekonomiska zonen ska utvidgas till att omfatta hela Finlands vattenområde och ekonomiska zon varmed oljeutsläppsavgift även kan utfärdas för oljeutsläpp på insjöarna. Miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas huvudsakligen på fartyg som färdas på finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon (1 kap 3 §). Även enligt 2 kap. 1 § i lagen är oljeutsläpp förbjudna på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Tillämpningsområdet för oljeutsläppsavgiften är dock begränsat till Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i 3 kap. 1 §. Detta innebär att för brott mot utsläppsförbud som avses i 2 kap. 1 § på insjövatten inte kan utfärdas oljeutsläppsavgift enligt gällande lag. För brott mot oljeutsläppsförbudet är följden då straffrättsligt straff för fartygets befälhavare eller maskinchef och fartygets redare eller ägare sanktioneras oftast inte. Den nuvarande situationen har upplevts utmanande framför allt på miljö känsliga och livligt trafikerade Saimen och Saima kanal.

Bestämmelsen om oljeutsläppsavgiften är från år 2005 då bestämmelsen inkluderades i fartygsavfallslagen. I regeringens proposition (RP 77/2005 rd) motiveras att oljeutsläppsavgiftens ibruktagande endast gäller territorialvatten och Finlands ekonomiska zon enligt följande: Förbudet mot utsläpp av olja i fartygsavfallslagen gäller finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Ur miljöaspekt är intresset att påföra någon oljeutsläppsavgift dock klarast i fråga om utsläpp på de inre territorialvattnen, territorialhavet och Finlands ekonomiska zon. I bestämmelserna har man således utgått från att oljeutsläppsavgiften inte gäller insjöområdet. Detta innebär ett undantag från fartygsavfallslagens tillämpningsområde.

På grundval av erhållna erfarenheter kan det ändå senare bli aktuellt att överväga att utsträcka systemet med oljeutsläppsavgift till insjöområdet, framför allt till djupfarleden i Saimen.”

Polisen är redan nu tillsynsmyndighet avseende oljeutsläpp på insjövatten och därmed har ändringen ingen betydelse för den praktiska övervakningen. Skillnaden är en alternativ, mer effektiv och ekonomiskt kännbar administrativ process än straffrättsligt straff som sanktionerar oljeutsläppet. Avgiften påförs, precis som på havsområdet, av Gränsbevakningsväsendet enligt 3 kap. 5 § i lagen. Efter genomförd undersökning meddelar polisen i egenskap av tillsynsmyndighet nödvändiga uppgifter för påförande av avgiften till Gränsbevakningsväsendet. I 3 kap. 6 § i nuvarande lag föreskrivs om Gränsbevakningsväsendets rätt att stoppa ett fartyg på de villkor som anges i 12 kap. 11 och 12 § också om detta är motiverat för att säkra en avgiftsfordran. Beslutet om att stoppa fartyget får av grundad anledning fattas före avgiftsbeslutet. I 8 § i samma kap. föreskrivs om handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift. Eftersom Gränsbevakningsväsendet är myndigheten som påför avgiften är det även rätt myndighet att fatta beslut om att stoppa ett fartyg och om ställande av säkerhet. På insjövatten är det i praktiken polisen som, genom handräckning på Gränsbevakningsväsendets begäran, vidtar eventuella nödvändiga fysiska åtgärder för att stoppa fartyget för att säkra avgiftsfordran riktad mot fartyget.

Det föreslås även att det till 1 mom. fogas att oljeutsläppsavgiften även kan påföras för utsläpp i vatten av kolväten med jämförbara egenskaper som olja eller oljehaltiga blandningar och andra liknande skadliga ämnen som används på fartyget. Utsläppsförbudet i 2 kap. 1 § föreslås utvidgas till dessa ämnen och samtidigt föreslås det även att sanktionsbestämmelserna utvidgas till att omfatta utsläpp av dessa ämnen i vatten. Till följd av 211.5 i havsrättskonventionen kommer utsläppsförbud och därmed en utvidgning av oljeutsläppsavgiften till att omfatta andra skadliga mineralbaserade ämnen som klassificeras som kolväten eller till andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg dock inte att gälla utländska fartyg på Finlands ekonomiska zon till den del som utsläpp av ämnena i vatten inte är förbjudet i MARPOL-konventionen eller i internationella rättsakter som utfärdats med stöd av denna.

Samtidigt föreslås att det i 2 mom. görs lagtekniska ändringar som inte inverkar på innehållet i momentet.

4 kap Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

1 §. Klassificeringen av skadliga flytande ämnen; **4 §.** Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg; **5 §.** Beredskapsplaner för marina föroreningar; **6 §.** Lasthanteringsmanual; **7 §.** Lastdagbok; **8 §.** Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen; **9 §.** Lossning av last och övervakning av rengöring av tankar; **10 §.** Närmare bestämmelser och föreskrifter. Nämnda paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten. I 1, 4–6, och 8–10 § görs samtidigt lagtekniska ändringar som inte inverkar på innehållet i de nämnda bestämmelserna.

5 kap Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §. Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar; **3 §.** Krav som gäller fartygs system för toalettavfall; **4 §.** Krav som gäller fritidsbåtar; **5 §.** IOPP-certifikat; **7 §.** Närmare bestämmelser. Nämnda paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten. I 1, 3, 5 och 7 § görs samtidigt lagtekniska ändringar som inte inverkar på innehållet i de nämnda bestämmelserna.

6 kap Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg

1 §. Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläpps begränsningar. I det nuvarande 2 mom. föreskrivs enligt motiveringarna i momentet om förbud mot utsläpp av fast avfall från fasta och flytande plattformar.¹³ Utsläppsförbudet i 1 mom. omfattar dock redan nu avfall från fasta och flytande plattformar via definitionen av fartyg. Det nuvarande 2 mom. avlägsnas därmed som onödigt och det nuvarande 3 mom. flyttas som 2 mom. Samtidigt föreslås grammatikaliska och lagtekniska preciseringar i 1 mom. som inte ändrar paragrafens innehåll.

Dessutom ändras hänvisningarna till MARPOL 73/78 i 1 mom. och det nya 2 mom. till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten.

2 §. Utsläpp av fast avfall i undantagsfall; 3 §. Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten; 4 § Fartygs avfallshanteringsplan; 5 §. Fartygs avfallsdagbok; 6 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Nämda paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten. I 2, 3, och 6 § görs samtidigt lagtekniska ändringar som inte inverkar på innehållet i de nämnda bestämmelserna.

7 kap Förhindrande av luftförorening från fartyg

1 §. Förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen; 2 §. Förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg; 4 §. Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall; 5 §. Krav på fartygens anordningar; 6 §. IAPP-certifikat; 6 a §. Anteckningar som ska göras i ett fartygs maskindagbok; 8 §. Bestämningsmetoder för bränslen; 9 §. Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken och 10 §. Försök med nya utsläppsminskningsmetoder. Nämda paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten. I 1, 2, 5, 6, 6 a och 8 § görs samtidigt lagtekniska ändringar som inte inverkar på innehållet i de nämnda bestämmelserna.

7 §. Kvalitetskrav på bränsle; 11 a §. Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen; 12 §. Övervakning som gäller marina bränslen och 13 §. Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen. Nämda paragrafer ändras så att den finska termen meriliikenteessä käytettävä polttoaine (marint bränsle) används enligt svaveldirektivet i stället för den finska termen meriliikenteen polttoaine (marint bränsle) som delvis används i den nuvarande lagen. 7 § föreslås dessutom ändras så att man istället för termen bränslen som används i fartyg använder uttrycket marina bränslen som definieras i 1 kap. 2 §.

9 a §. Utsläppsminskningsmetoder. Ändringen uppdaterar hänvisningen till unionens svaveldirektiv så att paragrafen hänvisar till det aktuella direktivet.

11 a §. Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen. Till paragrafen fogas ett nytt 1 mom. enligt vilket leverantören av marina bränslen, som levererar marina bränslen i Finland, ska meddela om utövande av sådan verksamhet till Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelsen grundar sig på artikel 6.9 a i svaveldirektivet enligt vilket medlemsstaterna enligt regel 18 i bilaga VI till MARPOL-konventionen ska upprätthålla ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen. 7 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten

¹³ Regeringens proposition 248/2009 rd, s. 68.

förpliktas Transport- och kommunikationsverket att föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen. För att Transport- och kommunikationsverket ska kunna föra ett register över lokala leverantörer av marina bränslen ska uppgifter om leverantörer av marina bränslen som levererar marina bränslen i Finland tillhandahållas dem.

Paragrafens nuvarande 1 mom. blir 2 mom. Samtidigt fogas till momentet att bränsleprovet ska tas i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Enligt bilagan i fråga ska IMOs anvisningar beaktas vid provtagningen enligt vilka provet ska tas i samband med överlåtelsen av bränslet och uttryckligen från fartygets distributionsrör via vilket bränslet tas emot till fartyget. På så sätt motsvarar provet bränslet som ska användas av fartyget. Om provet tas från lagret, bunkringspråmen eller distributionsbilen motsvarar det nödvändigtvis inte bränslet som fartyget får eftersom det kan finnas gamla bränslerester i bunkringspråmen, distributionsbilen eller slangarna.

12 §. Övervakning som gäller marina bränslen. I 1 och 2 mom. görs tekniska ändringar som inte ändrar paragrafens innehåll.

12 a §. Övervakning av leverans av marina bränslen till fartyg. Bestämmelsen om övervakningen av svavelhalten i marina bränslen föreslås kompletteras med en paragraf om övervakningen av bränsleleverantörerna i samband med bränsleleveransen. Bestämmelsen grundar sig på artikel 13.2 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen samt artikel 4 i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/253 om regler om provtagningen och rapporteringen enligt rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Enligt 1 mom. övervakar Tullen i samband med bränsleleveransen att kraven på svavelhalten iakttas för sådana leverantörer som är registrerade i Finland och som under de senaste tolv månaderna minst tre gånger har levererat bränsle som enligt specifikationerna i överlåtelsebeviset för bränsle inte överensstämmer med uppgifterna som angetts i unionens datasystem eller med årsrapporten som avses i artikel 7. Vid provtagningen är avsikten att tillämpa anvisningen som godkänts i den Internationella sjöfartsorganisationens resolution MEPC.182(59) som gäller säkerställandet av efterlevnaden av kraven om provtagning av svaveldioxid enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen. Provtagningen tas i samband med överlåtelsen av bränslet från distributionsslangen via vilken bränslet tas emot på fartyget. I praktiken behöver Tullens tjänstemän inte själva ta provet eftersom bränsleleverantören enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen är skyldig att ta prov i samband med varje bränsleleverans och enkelt kan ta ett extraprov åt Tullen. Tullen (eller vid behov Gränsbevakningsväsendet genom handräckning) är dock närvarande vid bränsleleveransen och tar emot provet av bränsleleverantören. Som 12 § föreskriver om övervakningen av bränsleleverantörerna ska Tullen även enligt 12 a § 1 mom. analysera proven och rapportera om dessa till Transport- och kommunikationsverket. Avsikten är att prov tas så ofta som Tullen anser det är nödvändigt. På så sätt kan Tullen koncentrera hämtningen av prover i hamnen till bränsleleveransen som sker under tjänstetid med beaktande av tjänstemännens övriga uppgifter. Det är skäl att betona att 12 a § endast ska tillämpas då bränsleleverantören har levererat bränsle som strider mot kraven tre gånger. Tillsvidare har detta inte skett och sådana situationer anses vara väldigt osannolika. År 2020 uppfyllde till exempel alla 23 prover kraven.

I 2 mom. införs skyldighet för bränsleleverantörer som avses i 1 mom. att meddela Tullen om varje gång som bränsle ska levereras till fartyget minst 24 timmar före den planerade leveransen.

I 3 mom. finns en informativ hänvisning till 77 § i gränsbevakningslagen om Gränsbevakningsväsendets handräckning till Tullen enligt vars 2 mom. Gränsbevakningsväsendet är skyldigt att ge Tullen handräckning som förutsätter användning av

sådan utrustning och sådana personalresurser och sakkunnigtjänster som Gränsbevakningsväsendet har och som nämnda myndigheter vid den tidpunkten inte har tillgång till. Avsikten är att Gränsbevakningsväsendet kan hjälpa Tullen om det är nödvändigt att ta prover vid bränsleleveranser mellan fartyg till havs.

Enligt 4 mom. ska bränsleleverantören som avses i 1 mom. ersätta myndigheterna för kostnaderna som provtagningen och analysen orsakar. På så sätt ska bränsleleverantören ersätta Tullen och eventuellt även Gränsbevakningsväsendet för kostnader som uppgifterna enligt paragrafen orsakar.

13 §. Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen. 1 mom. föreslås ändras så att tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen är skyldiga att meddela om tillgången och kvaliteten istället för bränslemängden och -kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Till följd av ändringen motsvarar bestämmelsen artikel 6.7 i svaveldirektivet och bilaga VI i nuvarande MARPOL-konventionen.

15 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Bemyndigandet att utfärda förordning som föreskrivs i 15 § 1 mom. föreslås kompletteras så att det genom förordning är möjligt att reglera provtagningen och analyseringen som avses i 12 och 12 a § samt rapporteringen av uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket. Samtidigt görs lagtekniska korrigeringar i paragrafen som inte inverkar på innehållet i bestämmelsen.

7 a kap Fartygs energieffektivitet

1 §. Krav på fartygs energieffektivitet; 2 §. SEEMP-plan; 2 a §. Ändringar i SEEMP-planer till följd av datainsamlingssystemet för bränsleförbrukning; 2 b §. Uppgifter som ska lämnas; 2 c §. Försäkran om överensstämmelse; 3 §. IEE-certifikat; 4 §. Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet; 5 §. Närmare bestämmelser. Nämnda paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten. I 2 a–c och 3 och 5 § görs samtidigt lagtekniska ändringar som inte inverkar på innehållet i de nämnda bestämmelserna.

8 kap Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

4 §. Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten. Till paragrafen föreslås att en ny 5 punkt tillfogas enligt vilken barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i 8 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten inte ska tillämpas på fartyg byggda före 1990 som tillhandahåller avtalsbaserade isbryartjänster åt Trafikledsverket, eller på fartyg som tillhandahåller isbryartjänster åt Trafikledsverket på basis av statsfördrag. Begränsningen av tillämpningsområdet grundar sig på artikel 3.2 e i den internationella barlastvattenkonventionen enligt vilken konventionen inte tillämpas på fartyg som är i statlig icke-kommersiell användning. Avtalet förutsätter dock att även dessa fartyg iakttar avtalet så långt det är rimligt och praktiskt möjligt. Barlastvattenbestämmelsen förutsätter att det installeras en behandlingsanordning för barlastvatten på fartyg. På grund av konstruktionsmässiga orsaker är det utmanande och dyrt att installera stora behandlingsanordningar på fartygen. Den kvarvarande livslängden för fartyg som byggts före år 1990 är även begränsad. På nya isbrytare ska anordningar installeras. Den föreslagna ändringen gäller fyra isbrytare som tillhandahåller avtalsbaserade isbryartjänster åt Trafikledsverket samt alla utländska fartyg som tillhandahåller isbryartjänster åt Trafikledsverket på basis av statsfördrag. För närvarande har sådana statsfördrag upprättats med Sverige och Ryssland.

9 kap Hur avfall tas emot i hamn

9 kap i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås ändras såsom fartygsavfallsdirektivet förutsätter. Ändringarna beskrivs nedan enligt paragraf. Kapitlets rubrik föreslås ändras så att uttrycket hur avfall tas emot används istället för det nuvarande mottagning av avfall i hamn.

1 §. Mottagningsanordningar för avfall i hamn. De föreslagna ändringarna kompletterar och preciserar den nuvarande 1 § om hur avfall tas emot i hamn. Huvudbestämmelsen i 1 mom. enligt vilken hamnen ska tillräckliga mottagningsanordningar för att ta emot typerna och mängderna avfall från fartyg som normalt använder hamnen i fråga föreslås preciseras så att faktorerna som beaktas i bedömningen av tillräckligheten listas såsom artikel 4.2 a i fartygsavfallsdirektivet föreskriver. Momentets formulering preciseras också annars enligt direktivet. Mottagningsanordningen kan antingen vara fast eller flytande eller till exempel mobil såsom en pråm eller en avfallsbil. Det ska beaktas att det är fråga om en huvudregel som gäller alla hamnar oberoende av deras användningsändamål och typerna av fartyg eller båtar som använder dem. Den här bestämmelsen preciseras med avseende på handelssjöfartshamnarna i 1 § 2 mom., reparationshamnarna i 2 §, fiskehamnarna i 3 § och småbåtshamnarna i 4 §. Det är möjligt att olika fartyg anlöper hamnen, som till exempel både fiskefartyg och fritidsbåtar. Då ska hamnen ha tillräckliga mottagningsanordningar för avfall från fiskefartygen och fritidsbåtarna som använder hamnen samt uppfylla de separata insamlingskraven för fiskehamnar och småbåtshamnar som föreskrivs i 3 och 4 §.

I 2 mom. räknas typer av avfall upp för vilka det i hamnen ska ordnas separat insamling, dvs. separata mottagningsanordningar. För närvarande föreskrivs om separata insamlingskrav i 1 mom. Kraven grundar sig på bilaga IV regel 6 i Helsingforskonventionen som gäller obligatorisk avlämning av vissa avfall riktat mot fartyg. Som motsvarighet till obligatorisk avlämning av avfall vill man föreskriva om hamninnehavarens skyldighet att ordna mottagning av ifrågakvarande avfall i hamnen. Typer av avfall som enligt HELCOM-bestämmelsen tas emot separat är oljehaltiga avfall, avfall som innehåller skadliga flytande ämnen, toalettavfall, fast avfall och avgasreningsavfall. För att beakta kraven i artikel 4.2 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet och den nationella avfallslagstiftningen som uppdateras som bäst föreslås det att man i momentet även förutsätter mottagning av använda batterier och ackumulatorer, el- och elektroniskskrot, bioavfall, fiberpackningsavfall, plastpackningsavfall, glaspackningsavfall samt metallpackningsavfall och annat mindre metallavfall. Som lagteknisk skillnad till de nuvarande separata insamlingskraven nämns inte lastrester (enligt terminologin i nuvarande lagstiftning på finska lastijätteet och i föreslagen lag lastijäämä) separat eftersom definitionen av avfall från fartyg enligt 1 kap. 2 § 7 punkten omfattar även lastrester i fortsättningen. Således ska till exempel en hamn med fraktrafik som transporterar bulklast ha tillräckliga mottagningsanordningar även för mottagning av lastrester och tvättvatten från lastrummet. På så sätt innefattar oljehaltiga avfall, avfall som innehåller skadliga flytande ämnen och fast avfall även lastrester som innehåller dessa ämnen.

Dessutom bör det beaktas att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter och därav framställda produkter som inte är avsedda att användas som livsmedel och om upphävande av förordning (EG) nr 1774/2002 förutsätter i praktiken separat insamling av matavfall från internationellt trafikerande trafikfordon.

3 mom. om anskaffning och användning av mottagningsanordningar för skadliga flytande ämnen samt transport och behandling av insamlat avfall och blandningar motsvarar ordagrant det nuvarande 1 § 3 mom.

I 4 mom. föreskrivs om 2 mom. undantag av separata insamlingskrav för hamnar som enbart betjänar passagerarfartyg med en bärförmåga på under 1350 ton i inrikes fart. Genom bestämmelsen strävar man efter att lämna hamnar som betjänar förbindelsefartyg och vattenbussar samt motsvarande små passagerarfartyg i inrikestrafikutanför de detaljerade separata insamlingskraven. Trots att fartygen vanligtvis anlöper sådana hamnar frekvent är mängden avfall från dessa ofta ringa. Till exempel insamlas vanligtvis inte skadliga flytande ämnen och avgasrengöringsavfall i dessa hamnar. Dessa hamnar omfattas dock av huvudregeln i 1 § 1 mom. enligt vilket hamnarna ska ha tillräckliga separata mottagningsanordningar för avfall från fartyg som normalt använder hamnen. Varje hamninnehavare ska därmed bedöma mottagningsanordningarnas tillräcklighet utgående från fartygens behov som använder hamnarna.

I 5 mom. föreskrivs om hamninnehavarens skyldighet att säkerställa att hamnens mottagningsanordningar fungerar klanderfritt. Hamninnehavaren ska också utan dröjsmål reparera anordningar som inte fungerar eller är söndriga. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att hamninnehavaren inte kan kringgå kraven genom att skaffa en anordning och inte ansvara för dess funktion. På så sätt förutsätts till exempel att anordningen töms och underhålls tillräckligt frekvent.

Kravet för oljehamnar enligt det nuvarande 1 § 2 mom. är inte nödvändigt i fortsättningen eftersom det allmänna kravet i 1 mom. om tillräckliga mottagningsanordningar i fortsättningen omfattar barlast- och tankrengöringsvatten från oljetankfartyg i oljehamnarna. Det nuvarande 4 mom. om småbåtshamnar tas bort och om kraven för småbåtshamnar föreskrivs i fortsättningen i en ny 4 §.

Ändringarna i den föreslagna 1 § föreslås tillämpas från och med den 1.1.2022. Med övergångsbestämmelsen strävar man efter att ge hamnarna tid att ordna sin avfallshantering enligt bestämmelsen.

Det bör beaktas att mottagning av avfall i hamnen och reparationshamnen enligt 7 kap. 1 § i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten kan ordnas antingen så att hamnen har en bestående mottagningsanordning eller så att man vid behov beställer mottagningstjänst av avfall till hamnen. Den här bestämmelsen är avsedd att bevara i samband med ändringarna i statsrådets förordning. På så sätt kan hamninnehavaren även i fortsättningen uppfylla skyldigheterna enligt 1 § genom att vid behov ordna till exempel en tankbil på plats i vilken avfallet från fartyg töms.

3 §. Hur avfall tas emot i fiskehamnar. Den nuvarande 3 § om hamnens avfallshanteringsplan ändras till att omfatta mottagningsarrangemang av avfall i fiskehamnar och bestämmelsen om hamnens avfallshanteringsplan flyttas i ändrat format till 5 §. Enligt paragrafen omfattar de föreskrivna separata insamlingskraven i 1 § 2 mom. inte fiskehamnar. Fiskehamnar definieras som hamnar som i huvudsak är ämnade för fiskefartyg som avses i 1 kap. 2 § 22 punkten. Fiskehamnar omfattas av huvudregeln i 9 kap. 1 §, dvs. kravet på ordnande av tillräckliga mottagningsanordningar för mottagning av avfall från fartyg som normalt använder hamnen.

Dessutom bör man beakta att hamninnehavaren definieras som juridisk person i 1 kap. 2 § 47 punkten i lagen. Således gäller kraven på fiskehamnar, precis som på andra hamnar, endast juridiska personer.

Kraven avseende mottagningsarrangemang för avfall i fiskehamnar avses träda i kraft den 1.1.2022. Under övergångstiden kan hamnarna bereda sig inför de separata insamlingskraven för avfall från fartyg.

4 §. *Hur avfall tas emot i småbåtshamnar.* För närvarande föreskrivs om hur avfall tas emot i småbåtshamnar i 9 kap. 1 § 4 mom. och i 7 kap. 2 § i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten. Genom de nu föreslagna ändringarna flyttas bestämmelsen till 4 § i lagen och en del av bestämmelserna i förordningen lyfts till lagen. Bestämmelserna om godkännande av hamnens avfallshanteringsplan i nuvarande 4 § flyttas å sin sida till 6 §.

Enligt *1 mom.* utgör 4 § ett undantag i kraven om mottagningsanordningar i hamn i 1 § 2 mom. Fritidsbåtar genererar mindre avfall och färre olika typer av avfall än handelssjöfarten så kraven som upprättats för småbåtshamninnehavarna om att ordna mottagningsanordningar kan vara lindrigare än för andra hamnar. Enligt huvudregeln i 1 § 1 mom. ska dock alla småbåtshamnar ordna separat insamling för avfall från fritidsbåtar som normalt använder hamnen. Dessutom bör det beaktas att kraven på mottagningsarrangemangen av avfall i småbåtshamnar endast omfattar hamnar som upprätthålls av juridiska personer eftersom en hamninnehavare definieras som juridisk person i 1 kap. 2 § 47 punkten i lagen. På så sätt lämnas privatpersonernas egna hamnar utanför bestämmelsen om småbåtshamnar.

I *2 mom.* föreskrivs om krav på mottagningsanordningar i småbåtshamnar. I småbåtshamnar ska insamling ordnas för minst toalettavfall och kommunalt blandavfall. Genom förslaget strävar man efter att säkerställa att alla större småbåtshamnar har mottagningsanordningar för avfall från de båtar som använder hamnarna. Det är närmast fråga om gästhamnar (förslaget i 3 mom. gäller hemmahamnar) vart fartyg avlämnar just toalettavfall och fast avfall. Om fartyg som normalt använder småbåtshamnar har behov av att avlämna även andra avfallsfraktioner ska hamninnehavaren enligt huvudregeln i 1 § 1 mom. ordna mottagning av även dessa avfallsfraktioner. Småbåtshamnarna kan dock i enlighet med 4 mom. ingå avtal om nyttjanderätt till mottagningsanordningar varmed det räcker att hamnanvändarna kan lämna sitt avfall i mottagningsanordningen man ingått avtal med.

Om kraven för de så kallade hemmahamnarnas mottagningsanordningar föreskrivs separat i *3 mom.* Med hemmahamnar avses småbåtshamnar där fartygen huvudsakligen är förtöjda längre än tre nätter. I dessa hamnar ska åtminstone mottagning av oljehaltiga avfall, toalettavfall, kommunalt blandavfall och farliga avfall ordnas. Det är fråga om en tolkning av direktivets huvudregel: från båtarna avlämnas mest avfall i hemmahamnarna eftersom underhållet av dessa sker i hemmahamnarna. Nämnda avfallsfraktioner insamlas i princip i alla hemmahamnar åtminstone i små mängder varmed insamling förutsätts i alla hemmahamnar. Om fartyg som normalt använder hemmahamnar har behov av att avlämna även andra avfallsfraktioner ska hamninnehavaren enligt huvudregeln i 1 § 1 mom. ordna mottagning av även dessa avfallsfraktioner.

Enligt *4 mom.* kan innehavarna av småbåtshamnar avvika från kraven i 2 och 3 mom. samt 1 § 1 mom. genom att ordna mottagning av avfall genom att avtala om nyttjanderätt med en mottagningsanordning som är nära belägen. Hamninnehavaren ska tillhandahålla information om sådant arrangemang och ifrågavarande mottagningsanordnings läge och öppettider som är lättillgängliga för användarna. Vid mätning av mottagningen av småbåtshamnens avfall ska man även beakta eventuella användare från andra småbåtshamnar och deras avfall för att mottagningsanordningarna ska vara tillräckliga för alla användares avfall. Samma innehåll föreskrivs i stora drag i 7 kap 2 § 2 mom. i statsrådets förordning om miljöskyddet för sjöfarten. Bestämmelsen grundar sig på nationell prövning. Med närområde kan man till exempel avse ett kommunalt område eller ett geografiskt område såsom en havsvik eller små sjöar. Det väsentliga är att båtförare har en faktisk möjlighet att utnyttja mottagningsanordningen som avtalet omfattar. På så sätt kan till exempel en mottagningsanordning längs med populära båtstrutter tolkas som att de är inom hamnens närområde än avfallskärl vid en mer avlägsen plats.

Syftet med det föreslagna 4 mom. är att lindra de kommande kraven för småbåtshamnarnas innehavare, särskilt med avseende på sådana avfallsfraktioner för vilka mottagningsanordningarnas anskaffnings-, underhålls- eller tömningskostnader är särskilt höga. Till exempel är investeringskostnaderna för septiktankarnas, dvs. toalettavfallets, sugtömningsanordningar höga men tankarnas tömningsintervall är så glest så det av miljöskyddsskäl inte är nödvändigt att ordna tömningsmöjligheter i alla småbåtshamnar. Avsikten med bestämmelsen är även att lindra kommande krav på utflyktshamnar om att ordna avfallshantering i enlighet med 1 § 1 mom. En utflyktshamn på en ö behöver således inte ha mottagningsanordningar för avfall från fartyg om utflyktshamnens innehavare har ingått avtal om nyttjanderätten med en nära belägen mottagningsanordning och om mottagningsanordningens innehavare har beaktat avfallet från fartyg som använder utflyktshamnen i kalkyleringen av mottagningen av avfall. Avtal om nyttjanderätt av mottagningsanordningar kan även gälla användning av mottagningsanordningar på annat ställe än i en annan hamn. Syftet är att möjliggöra arrangemang som några småbåtshamnar för närvarande har gjort med till exempel nyttjanderätt av mottagningsanordning som är belägen på kommunens rekreationsområde. Enligt det föreslagna 5 § 4 mom. ska innehållet i avtalet avseende nyttjanderätten av mottagningsanordningen beskrivas i hamnarnas avfallshanteringsplaner.

De föreslagna ändringarna i 4 § föreslås tillämpas från och med den 1.1.2022. Med övergångsbestämmelsen strävar man efter att ge hamnarna tid att ordna sin avfallshantering enligt bestämmelsen.

För tydlighetens skull kan vi konstatera att mottagningsskyldigheten av avfall endast gäller avfallsslag och -mängder från fartyg, dvs. avfall från fartyg, som vanligtvis använder hamnen i fråga. Det är alltså fråga om avfall från båtliv. Småbåtshamnar behöver däremot inte ordna mottagning av till exempel avfall som har uppkommit vid en fastighet som man färdas till via hamnen i fråga. Ordandet av avfallshantering för sommarstugor och andra dylika fastigheter föreskrivs i avfallslagstiftningen.

5 §. Avfallshanteringsplan för hamn. Den nuvarande bestämmelsen om hamnarnas avfallshanteringsplan i 3 1 flyttas i ändrat format till 5 §. Bestämmelsen ändras så den motsvarar bestämmelserna om planer för mottagande och hantering av avfall i artikel 5 i fartygsavfallsdirektivet. I miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten används dock den etablerade termen hamnens avfallshanteringsplan för planerna. Enligt avfallslagen omfattar avfallshantering mottagning och behandling av avfall, därmed motsvarar termen även terminologin som används i Finlands avfallslagstiftning.

I 1 mom. föreskrivs om hamninnehavarens skyldighet att upprätta en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall. Bestämmelsen motsvarar den första meningen, med undantag av mindre språkliga ändringar, i det nuvarande 3 § 1 mom.

I 2 mom. föreskrivs om innehållet i hamnens avfallshanteringsplan. Bestämmelsen grundar sig på det nuvarande 3 § 2 mom. men har uppdaterats i enlighet med kraven på mottagnings- och behandlingsplanerna av avfall i fartygsavfallsdirektivet. Enligt momentet ska planen omfatta mottagning, insamling, lagring, behandling och återvinning samt övrig hantering av avfall från fartyg. I avfallsplanen ska alla eventuella avfallsslag beaktas och deras mottagningsarrangemang ska beskrivas trots att hamninnehavaren själv nödvändigtvis inte ansvarar för insamling av ifrågavarande avfallsslag från fartygen. Mottagningen av bland annat lastrester ska också beaktas i avfallshanteringsplanen för de handelssjöfartshamnar där ifrågavarande avfallsslag lämnas.

Dessutom förutsätts att storleken på avgifterna som tas ut av fartygen och beräkningsgrunderna för dessa beskrivs i avfallshanteringsplanen i enlighet med artikel 8.6 i fartygsavfallsdirektivet. Ändringen i prissättningen förutsätter dock inte uppdatering av avfallshanteringsplanen ifall beräkningsgrunderna väsentligen kvarstår. Hamnens avfallshanteringsplan ska även beskriva säkerhetsåtgärderna som vidtas i hamnens avfallshantering om dessa inte har beskrivits i någon annan plan avseende hamnens verksamhet som godkänts av en behörig myndighet. Hamninnehavaren ska således begrunda i vilken handling eller plan som beskrivningen av säkerhetsåtgärderna lämpar sig bäst. Den föreslagna bestämmelsen grundar sig på artikel 4.4 i fartygsavfallsdirektivet enligt vilken vederbörande myndigheter ska säkerställa att tillräckliga säkerhetsåtgärder vidtas vid avlämning och mottagning av avfall. I 2 mom. föreskrivs också med stöd av nuvarande nationell lagstiftning att hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen ska beaktas i hamnens avfallshanteringsplan.

I 3 mom. föreskrivs att innehållet i avtalet om den föreslagna nyttjanderätten av en mottagningsanordning i 4 § 3 mom. ska beskrivas i hamnens avfallshanteringsplan. Beskrivningen av avtalsarrangemanget i avfallshanteringsplanen ger den behöriga myndigheten, dvs. kommunens miljöskyddsmyndighet, möjlighet att bedöma arrangemangets tillräcklighet med beaktande av avfall från fartyg som normalt använder hamnen samt vid behov ingripa i ärendet om arrangemanget inte tryggar tillräckliga mottagningsanordningar i hamn.

I 4 mom. föreskrivs om hamnarnas möjlighet att upprätta gemensamma avfallshanteringsplaner. Småbåtshamnarnas möjlighet enligt det nuvarande 3 § 2 mom. att upprätta en gemensam avfallshanteringsplan med en annan småbåtshamn utvidgas till att omfatta alla hamnar. Fartygsavfallsdirektivet tillåter upprättande av gemensamma planer för alla hamnar som är belägna på samma geografiska område, därmed förenhetligas den nationella bestämmelsen med unionens bestämmelse. Planen ska omfatta behovet och tillgängligheten av alla berörda hamnars mottagningsanordningar och därmed finns det ingen orsak att begränsa upprättandet av gemensamma planer av miljöskyddsskäl. Det kan antas att även fiskehamnar och hamnarna som används av vattenbussar har nytta av den här möjligheten i fortsättningen. Däremot finns det inga utsikter om att handelssjöfartens hamnar skulle upprätta gemensamma avfallshanteringsplaner. Även till exempel sådana aktörer som har flera hamnar inom samma geografiska område kan utarbeta en gemensam avfallshanteringsplan för alla sina hamnar. Det geografiska området som avses i paragrafen kan till exempel innebära en geografisk formation, såsom en sjö, sjö- eller havsvik eller en sammanhängande skärgård eller ett administrativt geografiskt område, såsom en kommun.

Kravet på att iaktta avfallshanteringsplanen efter dess godkännande enligt det nuvarande 3 § 3 mom. föreslås tillfogas i 5 § 5 mom. Samtidigt förutsätts uppföljning av nödvändiga åtgärder för genomförandet avfallshanteringen och mottagningsanordningarnas skick, att uppdagade brister korrigeras utan dröjsmål och att avfallshanteringsåtgärderna kontinuerligt utvecklas. Innefattandet av ifrågakvarande uppgifter i avfallshanteringsplanen förutsätts i 3 § 2 mom. i den nuvarande lagen.

Genom de föreslagna ändringarna i statsrådets förordning om miljöskyddet av sjöfarten verkställs dessutom kraven på de detaljerade avfallshanteringsplanerna enligt bilaga I i fartygsavfallsdirektivet. Syftet är att föreskriva om olika krav för handelssjöfartens hamnar och småbåtshamnarna. Om bemyndigande att utfärda förordning föreskrivs i 10 §.

Bestämmelserna om hamnens avfallshanteringsplan som föreslås föreskrivas i paragrafen föreslås tillämpas från och med den 1.1.2023. På så sätt får hamnarna en övergångstid på cirka ett och ett halvt år under vilken avfallshanteringsplanerna enligt de nya kraven ska utarbetas.

6 §. Godkännande av avfallshanteringsplanen. Bestämmelserna i den nuvarande 4 § om godkännande av avfallshanteringsplanen flyttas med små ändringar till följd av fartygsavfallsdirektivet till 6 §.

1 mom. om framläggning av avfallshanteringsplanerna för bedömning och godkännande till en behörig myndighet motsvarar långt det nuvarande 4 § 1 mom. Bestämmelsens formulering preciseras dock så att avfallshanteringsplanerna läggsska a fram till behörig myndighet även för bedömning, inte bara godkännande. Småbåtshamnarnas avfallshanteringsplaner godkänns precis som nu av den kommunala miljövårdsmyndigheten. Som skillnad till nuvarande bestämmelse föreskrivs att kommunens miljöskyddsmyndighet ska godkänna även sådana avfallshanteringsplaner från fiskehamnar där det årligen lossas under 20 000 kg fångst. Bakgrunden till förslaget är att många små fiskehamnar är belägna i närheten av småbåtshamnar. Det är således smart att dessa hamnars avfallshanteringsplaner godkänns av samma myndighet. Övriga hamnars avfallshanteringsplaner godkänns enligt den nuvarande bestämmelsen av den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen. Fångstmängden på 20 000 kilogram är avsedd att beräknas på grundval av medeltalet från de fem senaste årens rapporterade fiskfångst. Fångstmängderna av fiskarna längs kusten rapporteras till NTM-centralerna som därmed har uppgifter om hamnspecifika lossningsmängder. Det kan vara nödvändigt att utreda fångstmängden i inlandet via fiskarna, dvs. samarbete mellan myndigheterna och fiskarna kan vara nödvändigt.

Det föreslagna *2 mom.* gäller uppdatering av avfallshanteringsplanen. Bestämmelsen motsvarar i huvudsakliga drag det nuvarande 4 § 2 mom. Enligt bestämmelsen ska avfallshanteringsplanen uppdateras med minst fem års mellanrum. Avfallshanteringsplanens giltighet förlängs därmed från nuvarande tre år till fem år enligt direktivet. Dessutom ska avfallshanteringsplanen alltid uppdateras i samband med betydande förändringar. Enligt den föreslagna ändringen ska hamninnehavaren även uppdatera avfallshanteringsplanen i samband med ändringar i hamnens verksamhet medan det i den nuvarande lagen förutsätts att planen endast granskas då kvaliteten, mängden eller hanteringen av avfall som avlämnas ändras märkbart. Genom ändringen strävar man efter att omfatta bestämmelsen i artikel 5.4 i fartygsavfallsdirektivet enligt vilken man med betydande ändring i hamnverksamheten avses till exempel konstruktionsmässiga ändringar i trafiken som riktas mot hamnen, utveckling av ny infrastruktur, ändringar i efterfrågan och utbudet på hamnens befintliga mottagningsanordningar och samt ny teknik för hantering av avfall. Momentets formulering förtydligas också i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen så att man förpliktar hamninnehavaren att uppdatera och lägga fram avfallshanteringsplanen till behörig myndighet för bedömning och godkännande medan det nuvarande 4 § 2 mom. endast omfattar granskning av avfallshanteringsplanen. Genom det nämnda förslaget strävar man efter att förenhetliga den nationella bestämmelsen med fartygsavfallsdirektivets bestämmelse. Genom ändringen lindras särskilt för mindre småbåtshamnar den administrativa bördan som bestämmelsen medför.

Det föreslagna *3 mom.* motsvarar i övrigt det nuvarande 4 § 3 mom. men hänvisningen till föreskrifterna i 9 och 10 kap. avlägsnas eftersom det inte i något av kapitlen föreskrivs för närvarande och det föreslås inte heller nu att det ska föreskrivas om bemyndigande att utfärda föreskrifter. Hänvisningen är således onödig eftersom sådana bestämmelser inte är möjliga att ge.

Till *4 mom.* föreslås en ny bestämmelse enligt vilken en behörig myndighet vid godkännandet av avfallshanteringsplanen kan ge behövliga föreskrifter om mottagningsanordningar som behövs i hamnen eller om språk på vilka man ska informera om avfallshanteringen samt om andra frågor om det behövs för genomförandet av planen Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att bättre än tidigare möjliggöra den behöriga myndighetens metoder att

påverka innehållet i avfallshanteringsplanen då planen i sig uppfyller kraven men kunde förbättras till vissa delar, eller då planen inte uppfyller kraven och måste förkastas trots att den kunde godkännas med små ändringar. Anvisningen om vilka språk information om avfallshanteringen ska ges grundar sig delvis på artikel 5.2 i fartygsavfallsdirektivet enligt vilket avfallshanteringsplanens centrala uppgifter ska offentliggöras i ett lättillgängligt format på ifrågavarande medlemsstats språk och vid behov på ett internationellt använt språk. Beroende på hamn, med beaktande av hamnens läge och användargrupper, kan den behöriga myndigheten föreskriva om hamnen ska ge information på både finska och svenska eller endast på det ena inhemska språket. Engelska är det allmänt använda språket inom sjöfarten och därmed är det motiverat att det främmande språket som används i informationen åtminstone i de flesta handelssjöfartshamnarna ska vara engelska.

I 5 mom. föreskrivs om registreringen av den godkända avfallshanteringsplanen i datasystemet för miljövärdsinformation. Motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 4 § 4 mom. Som ändring till den nuvarande bestämmelsen föreslås att hänvisningen till den rätta paragrafen i miljöskyddslagen (527/2014) avseende datasystemet för miljövärdsinformation korrigeras och ett förtydligande om att registerutdraget till hamninnehavaren ska sändas av myndigheten som godkänt hamnens avfallshanteringsplan.

Bestämmelserna om godkännande av hamnens avfallshanteringsplan som föreslås föreskrivas i paragrafen föreslås tillämpas från och med den 1.1.2023. På så sätt tillåts en övergångstid på cirka ett och ett halvt år under vilken avfallshanteringsplanerna enligt de nya kraven ska läggas fram för godkännande hos den behöriga myndigheten.

7 §. Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan. Den föreslagna 7 § grundar sig på nuvarande 5 §. Det nu föreslagna 1 mom. om tillfälle att bli hörd om avfallshanteringsplanen är innehållsmässigt långt samma som nuvarande 5 § 1 mom. Skillnaden till den nuvarande bestämmelsen är endast att tillfälle att uttrycka sin åsikt även omfattar fartygsinnehavare som använder hamnen och kommunala och behöriga myndigheter. För närvarande innehas den här rätten endast av fartygsinnehavare som använder hamnen, deras företrädare och övriga instanser som kan påverkas av avfallshanteringsplanen. Med behöriga myndigheter avses med avseende på kommunens godkända avfallshanteringsplaner åtminstone regionens behöriga närings-, trafik- och miljöcentral och med avseende på närings-, trafik- och miljöcentralens godkända avfallshanteringsplaner kommunen där hamnen är belägen. Om att avfallshanteringsplanen ska hållas tillgänglig föreskrivs i övrigt enligt det nuvarande 5 § 1 mom. men hänvisningen till internetsidorna tas bort eftersom elektronisk informationsförmedling även omfattar information på internetsidorna.

I 2 mom. föreskrivs i enlighet med nuvarande 5 § 2 mom. om att de som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämna uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen. Bestämmelsen kompletteras från den nuvarande i enlighet med fartygsavfallsdirektivet. För det första tillfogas att uppgifterna ska vara tillgängliga elektroniskt vilket närmast betyder hamnens internetsidor. För det andra förtydligas vilka uppgifter om hamnens avfallshanteringsarrangemang som ska vara tillgängliga. Listan motsvarar artikel 5.2 i fartygsavfallsdirektivet.

Enligt 3 mom. ska hamnar som registrerats i systemet för hantering av information inom sjöfarten lämna uppgifterna som avses i 2 mom. i unionens SafeSeaNet-system. Kravet på att meddela uppgifter i SafeSeaNet grundar sig på artikel 5.2 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet. Avsikten är att uppgifterna i framtiden ska kunna förmedlas från SafeSeaNet-systemet till systemet för hantering av information inom sjöfarten då det finns ett

gränssnitt som möjliggör detta mellan systemen. Tillsvidare är detta dock inte möjligt och uppgifterna är därför endast tillgängliga i SafeSeaNet-systemet.

8 §. Onödigt dröjsmål ska undvikas. Enligt 1 mom. får mottagningen av avfall inte orsaka onödigt dröjsmål för fartyg eller andra parter som deltar i avlämning eller mottagning av avfall. För att undvika oskäligt dröjsmål främjar kravet i 9 kap. 5 § om att man måste beskriva mottagningsförfarandet för alla avfallsslag i avfallshanteringsplanen. Då kan fartyget få information på förhand om hamnens mottagningsarrangemang och agera därefter, till exempel beställa en avfalls- eller tankbil på förhand eller planera sitt hamnanlöp så att avlämningen av avfall inte orsakar onödigt dröjsmål. Mottagning av avfall som tar lång tid kan inte ses som onödigt dröjsmål (till exempel pumpning av lastrester eller avfallsvatten i tankbil) om information om arrangemangen har varit tillgänglig för fartyget via SafeSeaNet innan anslutning till hamnen och om tömningen har varit möjlig att ordna inom ramarna för fartygets normala tid i hamnen. Bestämmelsen motsvarar i övrigt den nuvarande 6 § om att onödigt dröjsmål ska undvikas men den nuvarande bestämmelsen gäller endast fartyg, inte andra parter.

I 2 mom. föreskrivs att fartygets trafikidkare eller ägare eller någon annan som deltagit i avlämning eller mottagning av avfall har rätt till ersättning för skador som orsakats av onödigt dröjsmål såsom föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974). Genom bestämmelsen verkställs artikel 4.5 i fartygsavfallsdirektivet.

9 §. Rapportering om brister i hamnarnas mottagningsanordningar för avfall. Rapportering om brister i hamnarnas mottagningsanordningar har tillsvidare inte samordnats nationellt utan enligt 7 kap. 3 § 4 mom. 7 punkten i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten ska hamninnehavare på lämpligt sätt informera hamnanvändarna om förfaringsanvisningar enligt vilka brister i hamnarnas mottagningsanordningar rapporteras. I praktiken har Transport- och kommunikationsverket mottagit rapporteringar om brister i mottagningsanordningarna vid finska hamnar och förmedlat information om dessa till närings-, trafik- och miljöcentralen som har granskat de påstådda bristerna i hamn. I dessa situationer har Transport- och kommunikationsverket fått information om bristen av fartygets flaggstat som uppdagat bristen. Enligt artikel 4.3 i fartygsavfallsdirektivet föreslås rapporteringen av bristerna föreskrivas på lagnivå.

I den föreslagna 9 § föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska meddela om påstådda brister i mottagningsanordningarna i finska hamnar till den Internationella sjöfartsorganisationen då det är fråga om en påstådd brist i mottagningsanordningarna i en finsk hamn som rapporterats av en annan medlemsstat i Internationella sjöfartsorganisationen. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket meddela den Internationella sjöfartsorganisationen om påstådda brister i mottagningsanordningar i utländska hamnar som rapporterats av finska fartyg till hamnstatens myndigheter för hamnen i fråga och till den Internationella sjöfartsorganisationen. Anmälan till Internationella sjöfartsorganisationen ska genomföras såsom fartygsavfallsdirektivet föreskriver. Detta hänvisar till artikel 4.3 i fartygsavfallsdirektivet enligt vilken IMOs formulär och förfaranden ska användas vid anmälan. I praktiken ska anmälningar således göras via IMOs Integrated Ship Information System-system.

10 §. Insamling och rapportering av uppgifter om volymen och mängden avfall som i samband med fiskeinsatser samlas i håvfångstredskap. Till kapitlet föreslås en ny 9 § som föreskriver om övervakningsuppgifterna för avfall i samband med fiskeinsatser samlas i håvfångstredskap som avses i artikel 8.7 i fartygsavfallsdirektivet, dvs. insamlingen och rapporteringen till kommissionen av uppgifter om avfallens volym och vikt. Med passivt uppfiskat avfall avses avfall som samlas i nät under fiskeinsatser enligt artikel 2.4 i direktivet. Nationellt används

uttrycket avfall som insamlas i nätfångstredskap under fiskeinsatsen för att täcka även avfall som insamlas i fångstredskap som är jämförbara med nät. Nationellt föreskrivs att Naturresursinstitutet samlas in uppgifterna och meddelar dessa till kommissionen. Uppgiften ges till Naturresursinstitutet eftersom de samlas in även andra uppgifter om fiske från fiskarna.

Enligt artikel 8.7 andra stycket i samma punkt antar kommissionen genomförandeakter där metoder för övervakningsuppgifterna och formatet för rapporteringen fastställs. Om genomförandeakterna förutsätter nationellt genomförande ska bestämmelsen i 10 § kompletteras genom förordning av statsrådet. I 11 § 7 punkten föreslås det att det föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning. Utarbetandet av genomförandeakterna är ännu på hållt men enligt utkastet som en konsult utarbetat åt kommissionen uppfyller rapporteringen baserad på enkätundersökningar kraven i direktivet. Avsikten är således att genom förordning av statsrådet föreskriva att Naturresursinstitutet samlar in övervakningsuppgifter om volymen och kvantiteten av avfall som insamlats i nätfångstredskap under fiskeinsatser. Avsikten är att insamlingen av uppgifterna utförs med några års mellanrum genom en enkätundersökning riktad till fiskare.

11 §. Närmare bestämmelser. Bestämmelsen om närmare i bestämmelser, dvs. bestämmelsen om bemyndigande att utfärda förordning, i 8 § i nuvarande lagen kompletteras och flyttas till den nya 11 §.

Det föreslås att bemyndigandet att utfärda förordning enligt den nuvarande lagen ska uppdateras till att motsvara de föreslagna ändringarna i substansparagraferna. Bemyndigandet att utfärda förordning i 1 punkten omfattar således mottagningsanordningar i hamn som avses i 9 kap. 1 § istället för hur avfall tas emot i hamn som avses i 1 §. Hänvisningen till hur avfall tas emot i hamn som avses i 2 § kvarstår i sin nuvarande form. Som nytt bemyndigande att utfärda förordning föreslås bemyndigande att genom förordning av statsrådet precisera mottagningsarrangemang av avfall i fiskehamn (3 §) och i småbåtshamn (4 §), om uppgifterna som ska meddelas enligt 7 § 2 mom. och bestämmelserna om anmälning av dessa som avses i 3 mom. samt uppföljningsuppgifter om insamling och rapportering till kommissionen av volymen och mängden avfall som insamlats i fångstnätet under fiskeinsatsen som avses i artikel 2.4 och 8.7 i fartygsavfallsdirektivet. Bemyndigandet att utfärda förordning enligt 1–4 punkterna är avsett att bland annat i enlighet med statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten reglera att mottagningen av avfall antingen kan ordnas så att hamnen har en bestående mottagningsanordning eller så att man vid behov beställer mottagningstjänst av avfall till hamnen.

I 5 punkten i momentet föreskrivs att man genom förordning av statsrådet kan anta närmare bestämmelser om uppbyggnaden och innehållet avseende hamnens avfallshanteringsplan. Bestämmelsen motsvarar det nuvarande 8 § 1 mom. 3 punkten. I den föreslagna 6 punkten föreskrivs dessutom om bemyndigandet att utfärda förordning om informering och rapportering till kommissionen om uppgifterna som avses i 7 § 2 mom. om tillfälle att bli hörd och informera om hamnens avfallshanteringsplan, såsom föreskrivs i 3 mom. i nämnda paragraf. Vid behov föreskrivs om informationen till exempel var uppgifterna ska publiceras. Avsikten avseende rapporteringen av informationen till kommissionens SafeSeaNet-system är att närmare föreskriva, då Europeiska sjösäkerhetsbyrån har offentliggjort uppgifter om hur SafeSeaNet ska utvecklas för att bättre betjäna rapporteringen av uppgifter som avses i fartygsavfallsdirektivet. I bestämmelserna som antas genom förordning av statsrådet kan man dessutom beakta ändringarna som ska utföras i systemet för hantering av information inom sjöfarten de närmaste åren.

Den föreslagna 7 punkten gäller insamlingsmetoderna och rapporteringsformatet för övervakningsuppgifterna avseende volymen och mängden avfall som insamlas i nätfångstredskap under fiskeinsatserna som avses i 10 §. Förordningen är avsedd att komplettera den föreslagna 10 § enligt kommissionens genomförandeakter enligt vilken Naturresursinstitutet samlar in övervakningsuppgifter och rapporterar dessa till kommissionen. Enligt artikel 8.7 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet antar kommissionen genomförandeakter där metoder för övervakningsuppgifterna och formatet för rapporteringen fastställs. Avsikten är att genom förordning av statsrådet föreskriva att Naturresursinstitutet med några års mellanrum samlar in övervakningsuppgifter om volymen och kvantiteten av avfall som insamlats i nätfångstredskap under fiskeinsatser genom enkätundersökningar som riktas till fiskarna. I övrigt är avsikten att föreskriva om metoder för insamlingen av uppgifter genom förordning enligt kommissionens genomförandeakt. Det framgår inte av utkastet till genomförandeakten och kommissionen har heller inte ännu tagit ställning till hur övervakningsuppgifterna ska lämnas till kommissionen.

Samtidigt lämnas bestämmelsen, enligt vilken det är möjligt att utsträcka de närmare bestämmelser som utfärdas med förordning att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikesfart, såsom den i det nuvarande 8 § 2 mom. om bemyndigande att utfärda förordningar och föreskrifter, bort som onödigt från paragrafen.

10 kap *Avlämning av avfall i hamn*

I 10 kap. föreslås även ändringar som hänför sig till verkställandet av fartygsavfallsdirektivet. 10 kap. om avlämning av avfall i hamn, dvs. framför allt skyldigheter riktade mot fartyg, bildar en motsvarighet till 9 kap. vars bestämmelser närmast omfattar kraven på hamnarnas mottagningsanordningar. Paragrafernas rubriker och terminologin i momenten ska preciseras enligt direktivet så att bestämmelsen omfattar avfall från fartyg och inte fartygsavfall och lastrester. Den här terminologiska ändringen ändrar dock inte innehållet i den nationella bestämmelsen utan avfall från fartyg omfattar betydelsemässigt fartygsavfall och lastrester för vilka termen lastrester används i lagen enligt de föreslagna ändringarna.

1 §. Obligatorisk avlämning av avfall från fartyg. Den nuvarande 10 kap. 1 § föreslås ändras enligt kraven i fartygsavfallsdirektivet. I fartygsavfallsdirektivet föreskrivs om obligatorisk avlämning av avfall i artikel 7.1.

I 1 mom. föreskrivs om paragrafens huvudregel, dvs. fartygens obligatoriska avlämning av alla avfall i hamn. Det föreslagna momentet motsvarar i övrigt det nuvarande 1 § 1 mom. men dess terminologi preciseras till avfall från fartyg i enlighet med fartygsavfallsdirektivet. Enligt definitionen av avfall från fartyg i den föreslagna 1 kap. 2 § 7 punkten ska avfall från fartyg även omfatta lastrester (på finska 'lastijäämät', enligt terminologin i nuvarande lag 'lastijätteen'). Med andra ord ska alla sådana avfall som omfattas av tillämpningsområdet för bilaga I (olja), II (skadliga flytande ämnen), IV (toalettavfall), V (fast avfall) och VI (luftföroreningar) till MARPOL-konventionen, som uppkommer under fartygets färd eller under lastnings-, lossnings- och rengöringsåtgärder och avfall som insamlats i fångstredskap under fiskeinsatsen lämnas i hamnens mottagningsanordning. Till fast avfall räknas plast, livsmedelsavfall, hushållsavfall (t.ex. papp, papper, glas, metall), matolja, aska från avfallsförbränningsugn, avfall från fartyg, djurkroppar, fångstredskap och el- och elektronikskrot. I momentet preciseras dessutom att avfallet ska avlämnas i hamn enligt lossningsbestämmelserna som grundar sig på MARPOL-konventionen, dvs. de avfall från fartyg som inte får avlägsnas i havet ska avlämnas i hamnarnas mottagningsanordningar.

2 mom. grundar sig det nuvarande 1 § 2 mom. och gäller småbåtshamnar som inte har en egen mottagningsanordning på grund av nyttjanderätt till en annan hamns mottagningsanordning. Momentets formulering har preciserats så att avfall från fritidsbåtar ska avlämnas till den mottagningsanordning som hamninnehavaren i enlighet med 9 kap. 4 § 3 mom. avtalat om.

Det föreslagna 1 § 3 mom. omfattar undantag i den obligatoriska avlämningen av avfall som föreslås i 1 mom. och motsvarar således nuvarande 1 § 3 mom. i ändrad form. Formuleringen i momentets inledning har ändrats så det bättre motsvarar bestämmelsen i fartygsavfallsdirektivet. Om undantag i den obligatoriska avlämningen av avfall föreskrivs i artikel 7.4 i fartygsavfallsdirektivet. I den föreslagna 3 mom. 1 punkten föreskrivs om undantag för fartyg som har tillräcklig särskild lagringskapacitet för avfall. Enligt artikel 7.4 första stycket led a i fartygsavfallsdirektivet med avseende på fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet bedöms tillräcklig lagringskapacitet på basis av uppgifterna som lämnats enligt bilaga 2 och 3 i fartygsavfallsdirektivet. Med avseende på fartyg utanför tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet grundar sig bedömningen av den tillräckliga lagringskapaciteten på samma artikel 7.4 första stycket led b på basis av uppgifter som på annat sätt är tillgängliga. Kommissionen antar i enlighet med artikel 7.4 andra stycket genomförandeakter för metoder som används i beräkningen av tillräcklig lagringskapacitet. separat samt med avseende på fartyg som omfattas och inte omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde. Avsikten är att nationellt föreskriva om dessa genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet att utfärda förordning innefattas i den föreslagna 6 §.¹⁴

En arbetsgrupp under Europeiska forumet för hållbar sjöfart (ESSF) har berett en rekommendation avseende beräkningsmetod för tillräcklig lagringskapacitet åt kommissionen. Som beräkningsmetod rekommenderas en enkel modell där tillräckligheten beräknas som ett procentuellt förhållande (använd lagringskapacitet) mellan avfallsmängden och fartygets maximikapacitet. Tillräcklig lagringskapacitet bestäms i förhållande till nästa hamns belägenhet. Med avseende på oljehaltigt avfall och toalettavfall föreslås ett lagringskapacitetskrav på 50 procent. För fast avfall föreslås ett lagringskapacitetskrav på 25 procent, dvs. fartyget kan om det önskar fortsätta sin färd utan att avlämna sitt fasta avfall om fartygets använda lagringskapacitet inte överstiger 25 procent (75 procent lagringskapacitet kvar). Arbetsgruppen har inte varit enig om de föreslagna procentandelarna. Kommissionen beaktade rekommendationerna i utarbetandet av förslagens genomförandebestämmelser men är inte bunden till dessa. Enligt artikel 7.6 i direktivet har medlemsstaten möjlighet att tillämpa strängare krav, som antagits enligt internationell rätt, för den obligatoriska avlämningen av avfall i direktivet. Finland har antagit regel 7B om obligatorisk avlämning av avfall från fartyg i enlighet med Helsingforskonventionen som även verkställts nationellt. Finland kan alltså tillämpa strängare obligatorisk avlämning av avfall om kraven på lagringskapaciteten i kommissionens genomförandeakt är alltför vag.

I 2 och 3 punkten föreskrivs om undantag i den obligatoriska avlämningen av avfall i situationer där fartyget vistas på ankarplats och inte vistas på andra platser i hamnen. Fartyget kan då undantas från den obligatoriska avlämningen av avfall enligt 2 punkten om fartyget vistas på ankarplats under 24 timmar och enligt 3 punkten under svåra väderförhållanden. Svåra väderförhållanden innebär i praktiken att det på grund av fartygssäkerheten inte är möjligt att motta avfall från fartyget med en flytande mottagningsanordning då fartyget är på ankarplats. De

¹⁴ Bilaga 2 i fartygsavfallsdirektivet gäller förhandsanmälan av avfall som avses i artikel 6 i direktivet och som föreskrivs nationellt i 10 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bilaga 3 i fartygsavfallsdirektivet gäller å sin sida formuläret för avlämning av avfall som avses i artikel 7.2 och 7.3 i direktivet och som föreskrivs nationellt i 10 kap. 3 §.

föreslagna 2 och 3 punkterna grundar sig på artikel 7.4 första stycket led c i fartygsavfallsdirektivet. Den nämnda bestämmelsen i direktivet har delats i två separata punkter för att underlätta läsbarheten.

I 4 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket trots 3 mom. kan kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn, om det på grundval av tillgänglig information inte kan fastställas att fartygets nästa anlöpshamn har tillräckliga mottagningsanordningar, eller om fartygets nästa anlöpshamn är okänd. Genom den föreslagna bestämmelsen verkställs artikel 7.5 i fartygsavfallsdirektivet. För närvarande föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets behörighet att kräva att fartyget avlämnar allt avfall i hamnen i 1 § 3 mom. men formuleringen i den nuvarande bestämmelsen överensstämmer inte helt med kraven i fartygsavfallsdirektivet.

Det 5 mom. motsvarar ordagrant det nuvarande 5 mom. Enligt denna ansvarar fartygets befälhavare för att man på fartyget iakttar de skyldigheter som föreskrivs i 9 kap. eller i enlighet med det.

2 §. Förhandsanmälan av avfall. Om förhandsanmälan av avfall föreskrivs för närvarande i 10 kap. 3 § vars rubrik lyder "anmälan om fartygsavfall och lastrester". Bestämmelsen föreslås flyttas i ändrad form till 2 §. Samtidigt ska de nuvarande bestämmelserna om avgiftssystemet i 2 § flyttas i ändrad form till 4 §. Paragrafens rubrik föreslås bli förhandsanmälan av avfall i enlighet med artikel 6 i fartygsavfallsdirektivet.

I mom. motsvarar i huvudsakliga drag det nuvarande 3 § 1 mom. Den nuvarande bestämmelsen ska preciseras så att skyldigheten att göra förhandsanmälan av avfall i fortsättningen omfattar fartyg som hör till tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet i enlighet med artikel 6.1 i fartygsavfallsdirektivet. Dessutom ändras momentets terminologi så att den finska termen lasttjänst (lastrest) i fortsättningen används för den finska termen lasttjänst (lastrest) enligt 1 kap. 2 § 31 punkten. Terminologin för anmälan preciseras så att uttrycket förhandsanmälan av avfall förutom i paragrafens rubrik även används i 1 mom. Kraven på genomförandet av anmälan och tidsfristerna motsvarar ordagrant kraven i det nuvarande 3 § 1 mom. och innehållsmässigt kraven i artikel 6.1 i fartygsavfallsdirektivet. Informationen i anmälan enligt artikel 6.3 i fartygsavfallsdirektivet ska finnas tillgänglig på fartyget, helst i elektronisk form, åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran tillhandahållas de relevanta myndigheterna i medlemsstaterna. Det nationella kravet sträcker sig längre än detta och kräver att informationen alltid ska finnas tillgänglig i elektronisk form. Fartyget ska anmäla uppgifterna elektroniskt så det finns ingen orsak till att de inte kan förvaras på fartyget i elektronisk form. Kraven i den nationella bestämmelsen om tillhandahållandet av informationen till medlemsstaternas myndigheter ska dessutom preciseras enligt artikel 6.3 i direktivet så att man hänvisar till medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Enligt det nuvarande 3 § 2 mom. ska även det föreslagna 2 § 1 mom. omfatta undantag i skyldigheten att göra förhandsanmälan. Eftersom 1 mom. i enlighet med fartygsavfallsdirektivet föreskriver att skyldigheten att göra förhandsanmälan endast omfattar fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet finns det varken behov eller grunder att lämna fiskefartyg och fritidsbåtar som transporterar högst 12 passagerare utanför kraven i 1 mom. I 2 mom. föreskrivs däremot enligt artikel 3.1 andra stycket och artikel 3.1 första stycket led a, att bestämmelsen i 1 mom. inte omfattar fartyg som endast anlöper en hamn på ankarplats eller fartyg som används i hamntjänster.

Bestämmelsen i det nuvarande 3 § 3 mom. om att Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera genomförande av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar och

inspektera fartyg i enlighet med direktivet föreslås inte inkluderas i 2 § eftersom Transport- och kommunikationsverkets uppgifter föreskrivs i 12 kap. 2 §. Enligt nämnda paragraf kontrollerar Transport- och kommunikationsverket bland annat fartygsbefälhavarens eller övrig besättnings anmälningsskyldighet och skyldigheten att lämna avfall från fartyg i hamn så den innefattar redan behörigheten som föreskrivs i nuvarande 3 § 3 mom.

3 §. Avfallsavlämningskvitto. I 3 § föreskrivs som ett nytt krav till följd av fartygsavfallsdirektivet om tillhandahållandet av avfallsavlämningskvittot till fartyget och om bevarandet av informationen i kvittot ombord på fartyget. Enligt 1 mom. ska operatören av mottagningsanordningen i hamn tillhandahålla avfallsavlämningskvittot till fartygets befälhavare. Kvittot ska innefattas i uppgifterna som räknas upp i bilaga 3 till fartygsavfallsdirektivet. Uppgifterna gäller hamnen och dess mottagningsanordningar samt specificering av fartyget. Med kvittot meddelas dessutom avfallet som ska lämnas till hamnen i kubik i enlighet med avfallskategorierna i MARPOL-konventionen. Enligt den föreslagna 3 § ska k tillhandahållas utan onödigt dröjsmål. Momentet grundar sig på artikel 7.2 första stycket i fartygsavfallsdirektivet. I praktiken kan det uppstå situationer i hamnen där en del av avfallet har avlämnats till obemannade mottagningsanordningar varmed hamnen inte har uppgifter om mängden avfall som avlämnats. Då kan hamnen tillhandahålla kvittot senare efter att uppgifter om den avlämnade mängden avfall erhållits till exempel från avfallshanteringsföretaget som sköter om tömningen av avfallskärlet eller ange mängden avlämnat avfall som baserar sig på informationen i förhandsanmälan i kvittot.

I 2 mom. föreskrivs om undantag i skyldigheten att lämna avfallsavlämningskvitto. Fartygsavfallsdirektivet tillåter undantag i skyldigheten att lämna avfallsavlämningskvitto för sådana små hamnar med obemannade anordningar eller som är avlägset belägna. Hamnarnas namn och belägenheter ska meddelas elektroniskt i unionens SafeSeaNet-system. Nationellt föreskrivs att skyldigheten att tillhandahålla kvitto i 1 mom. inte gäller hamnar som endast kan ta emot fartyg med en dödvikt på under 1 350 ton. Dessutom är kravet att hamnen har obemannade mottagningsanordningar. Således anses gränsen för en liten hamn vara hamnens nationella miljötillståndsplikt som enligt bilagan till miljöskyddslagen (527/2014) är att hamnen är avsedd för fartyg med en dödvikt som överstiger 1 350 ton. Med obemannade mottagningsanordningar avses att det inte finns personal i hamnen som tar emot avfall från fartyg, dvs. fartygets personal avlämnar själva avfallet från fartyget till mottagningsanordningen i hamn. En hamn som uppfyller villkoren för undantag i skyldigheten att lämna avfallsavlämningskvitto ska i samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen meddela att den vill beviljas undantag från skyldigheten. Myndigheten som godkänner avfallshanteringsplanen ska då meddela en sådan hamns namn och belägenhet i SafeSeaNet-systemet. Uppgifterna meddelas dock endast till SafeSeaNet med avseende på de hamnar som anlöps av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet. Meddelande av uppgifter är motiverat eftersom man med beviljandet av undantag strävar efter att säkerställa fartygens tillgång till information och SafeSeaNet-systemet används endast av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet.

Enligt 3 mom. ska befälhavaren på ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde eller någon som denne befullmäktigat i uppgiften före avgång eller genast avfallsavlämningskvittot har mottagit rapportera informationen på kvittot genom systemet för hantering av information inom sjöfarten, dvs. Portnet-systemet. Dessutom förutsätts det att samma fartyg håller informationen på kvittot tillgänglig i minst två år tillsammans med oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan och att på begäran tillhandahålla informationen till behörig myndighet i medlemsstaten. Momentet grundar sig på artikel 7.3 i fartygsavfallsdirektivet.

I enlighet med artikel 3.1 första stycket led a föreskrivs i 4 mom. att skyldigheten att lämna avfallshanteringskvitto i 1 mom. och skyldigheten att behålla uppgifterna ombord på fartyget och på begäran tillhandahålla dessa till behöriga myndigheter i medlemsstaterna inte tillämpas på fartyg som används i hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster. Eftersom fartyg som används i hamntjänst används av hamninnehavaren själv eller någon som hamninnehavaren bemyndigat som är verksam inom hamnområdet finns det inte samma behov av att tillhandahålla avfallsavlämningskvitto som för fartyg som trafikerar från en hamn till en annan och särskilt mellan olika stater.

4 §. Avgifter för avfall från fartyg. Den nuvarande bestämmelsen i 2 § om avgifter för fartygsavfall och lastrester flyttas i ändrad form till 4 §. Den nuvarande bestämmelsen omfattar redan i huvuddrag kraven i artikel 8 i fartygsavfallsdirektivet om kostnadstäckningssystemet men nu görs ändringar i 4 § som genomförandet av fartygsavfallsdirektivet förutsätter. Enligt den föreslagna 1 kap. 2 § 31 punkten används den finska termen lastijäämä (lastrest) istället för den finska termen lastijäte (lastrest) i den nuvarande lagen.

Det föreslagna 1 mom. motsvarar i huvuddrag det nuvarande 2 § 1 mom. och innefattar bestämmelserna om det så kallade ingen specialavgift-systemet. Enligt det ska hamninnehavaren, för att täcka kostnaderna för avfallshanteringen, ta ut en avgift av varje fartyg som anlöper hamn oberoende av om fartyget avlämnar avfall i hamn eller hur mycket avfall fartyget avlämnar i hamn. Tillägget om hur mycket avfall fartyget avlämnar i hamn är ett tillägg som grundar sig på nationell prövning och med vilket man strävar efter att säkerställa att avgifterna som hamnarna tar ut inte varierar enligt mängden avfall som avlämnas. Fartygsavfallsdirektivet förutsätter endast ingen specialavgift-systemet (i direktivet används termen indirekt avgift) för fast avfall men det nationella systemet omfattar enligt den nuvarande bestämmelsen även oljehaltiga avfall och toalettavfall. Den nationella bestämmelsen grundar sig på HELCOMs rekommendation 28E/10 2.1. Enligt fartygsavfallsdirektivet gäller indirekt avgift inte lastrester varmed lastrester som avser oljehaltiga avfall och fasta avfall även lämnas utanför den nationella bestämmelsen. I 3 punkten om fast avfall föreskrivs i enlighet med artikel 8.2 c att avfall som insamlats i nätfångstredskap under fiskeinsatser också räknas som fast avfall. Enligt artikel 8.2 b i föreskrivs att ingen specialavgift även täcker indirekta administrativa kostnader.

I 2 mom. föreskrivs om avgifter som tas ut för avlämning av avfall från fartyg på grundval av avfallstypen och avfallsmängden, dvs. så kallade direkta avgifter. Momentet grundar sig i helhet på det nya fartygsavfallsdirektivet. I 1 punkten föreskrivs att direkt avgift tas ut för kostnader som orsakats av avlämning av avfallsslag som avses i 1 mom. då den avlämnade avfallsmängden överskrider den maximala lagringskapaciteten som avses i statsrådets förordning. Definitionen som ska föreskrivas genom förordning av statsrådet grundar sig på definitionen som kommissionen antagit med genomförandeakter. Bestämmelsen om avfall som överstiger den särskilda lagringskapaciteten grundar sig delvis på artikel 8.2 c i fartygsavfallsdirektivet som visserligen endast gäller fast avfall. I 2 punkten föreskrivs att direkt avgift tas ut för avfall från avgasreningsystem i enlighet med artikel 8.2 f i fartygsavfallsdirektivet. 3 punkten grundar sig på artikel 8.3 i fartygsavfallsdirektivet. Enligt det ska den delen av kostnaderna som inte täcks av den indirekta avgiften täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som faktiskt avlämnas av fartyget. På så sätt täcks kostnaderna som orsakas av avlämning av lastrester på grundval av typen och mängden av avfall som avlämnats.

I 3 mom. föreskrivs att avgifterna ska vara rimliga och grundas på kostnader som orsakas av tillgängliga anordningar i hamnen och på tjänster som hamnen tillhandahåller. Bestämmelsen grundar sig på artikel 8.6 i fartygsavfallsdirektivet. Enligt det nuvarande 2 § 3 mom. förutsätts även i 3 mom. att hamninnehavaren ska meddela om storleken och beräkningsgrunderna för

avgiften som tas ut av fartyget. I 9 kap. 5 § om avfallshanteringsplaner föreskrivs dessutom att avgiftens storlek och beräkningsgrunder ska innefattas i hamnens avfallshanteringsplan. I det föreslagna 10 kap. 4 § 3 mom. föreskrivs också att avgifterna kan variera enligt fartygets typ, kategori och storlek; om tjänsterna tillhandahålls utanför hamnens normala öppettider; eller enligt hur farligt avfallet är. I enlighet med det gamla fartygsavfallsdirektivet tillåts i den nuvarande lagstiftningen gradering av avgifterna men nu ska bestämmelsen uppdateras till att motsvara bestämmelsen om differentiering av avgifterna i artikel 8.4 i det nya fartygsavfallsdirektivet.

Enligt 4 mom. ska nedsättning på avgifterna beviljas såsom artikel 8.5 i fartygsavfallsdirektivet förutsätter för fartyg som är i drift inom närsjöfart och för fartyg som använder anordningar, metoder eller sådant högklassiskt bränsle som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller kan återvinnas. Det första grunden för nedsättning är ny. Till följd av fartygsavfallsdirektivet kan endast fartyg i tidtabellsbunden trafik befrias från obligatorisk avlämning av avfall, skyldighet att göra förhandsanmälan och avfallsavgifter, således är det motiverat att befria fartyg inom närsjöfarten, särskilt med avseende på de fartyg som används i regelbunden närtrafik men som inte trafikerar enligt tidtabell. Andra punkten i momentet gäller nedsatta avgifter som beviljas miljövänliga fartyg. Formuleringen i punkten motsvarar delvis formuleringen i bestämmelsen i 10 kap. 2 § 3 mom. Kommissionen antar genomförandeakter enligt artikel 8.5 andra stycket för att fastställa om fartyget uppfyller kraven om avfallshantering på fartygen enligt direktivet, dvs. i praktiken definitionen av ett miljövänligt fartyg. Avsikten är att inkludera den här definitionen i den nationella bestämmelsen genom förordning av stadsrådet som utfärdas med stöd av 10 kap. 7 §. Avsikten är även att närmare föreskriva om definitionen av närsjöfart genom förordning av statsrådet så att man i utarbetandet av definitionen hinner beakta diskussionen i andra medlemsstater. Målet är att den nationellt tillämpade definitionen av närsjöfart är så lika Sveriges nationella definition som möjligt.

Enligt 5 mom. kan avgifterna ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen eller i annan avgift som tas ut för nyttjanderätt till hamnen. En motsvarande bestämmelse ingår även i den nuvarande 3 §. Andelen avgifter, som tas ut för avlämning av avfall från fartyg, av hamnavgiften ska meddelas för att säkerställa att avgifterna är rimliga och rättvisa och att de motsvarar kostnaderna för de tillgängliga anordningarna och tjänsterna.

I 6 mom. föreskrivs om befrielse från avgifterna som tas ut av fartyg. Enligt momentet tas avgift inte ut av fartyg som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 10 kap. 5 § har befriat från obligatorisk avlämning av avfall från fartyg. Undantagsbestämmelsen grundar sig på artikel 9 i fartygsavfallsdirektivet. Villkoret för undantag är ett avfallshanteringsavtal med en hamn längs fartygets rutt varmed avtalsparten som ansvarar för mottagningen av avfallet tar ut en avgift av fartyget för avfallet det avlämnat i enlighet med avtalet. Således är det inte nödvändigt att ta ut en avgift av fartyget såsom avses i artikel 8 i fartygsavfallsdirektivet och i 10 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Avgift tas heller inte ut av fartyg som avses i förordningen om hamntjänster. Det är inte nödvändigt att ta ut avgifter av fartyg som avses i förordningen om hamntjänster för avlämning av avfall från fartyg eftersom de tillhandahåller tjänster för hamnen och fartyg som använder hamnen. Således lämnas de utanför avgiftsskyldigheten i artikel 3.1 a i fartygsavfallsdirektivet. Avgifter tas inte heller ut av fartyg som endast anlöper en hamns ankarplats. Genom bestämmelsen strävar man efter att undvika fördröjningar för fartygen. Artikel 3.1 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet tillåter sådant undantag i avgiftsskyldigheten. Till skillnad från vad som föreskrivs i det nuvarande 2 § 4 mom. om befrielse tas avgifter även ut av fritidsbåtar och passagerarfartyg som får transportera högst 12 passagerare eftersom fartygsavfallsdirektivet inte tillåter att dessa fartygstyper lämnas utanför avgiftssystemet.

Bestämmelserna om avgifter i 4 § föreslås tillämpas från och med den 1.1.2022 trots att lagen avses träda i kraft den 28.6.2021. Genom den här övergångsbestämmelsen säkerställer man att hamnarna har tid att ändra sina avgifter i enlighet med lagen. Handelssjöfartshamnarna upprättar avgifter per kalenderår och därmed är det lämpligt att bestämmelserna tillämpas från början av året som följer efter att lagen trätt i kraft.

5 §. *Befrielse från den obligatoriska avlämningen, anmälningsskyldigheten och avgifterna.* Den föreslagna 5 § grundar sig på den nuvarande 4 § om befrielse från den obligatoriska avlämningen av avfall och anmälningsskyldigheten men inkluderar ändringarna i den nationella lagstiftningen som artikel 9 i fartygsavfallsdirektivet förutsätter. Enligt bestämmelsen i fartygsavfallsdirektivet omfattar undantaget även avgifter som tas ut för avlämning av avfall från fartyg.

I 1 mom. föreskrivs om befrielsens innehåll inklusive hänvisningar till 10 kap. 1, 2 och 4 §, om myndigheten som beviljar befrielse, dvs. Transport- och kommunikationsverket och om det skriftliga förfarandet. I momentet föreskrivs även om villkoren för befrielse som alla ska uppfylla för att befrielsen kan beviljas. Villkoren avviker från villkoren i det nuvarande 4 § 1 mom. eftersom de ska uppdateras i enlighet med artikel 9.1 i fartygsavfallsdirektivet.

Enligt 1 punkten kan ett fartyg befrias från nämnda skyldigheter om det är i tidtabellsbunden trafik. I bestämmelsen föreskrivs enligt artikel 2.11 i fartygsavfallsdirektivet vad som avses med tidtabellsbunden trafik. Det andra villkoret är att fartyget i enlighet med artikel 2.12 i fartygsavfallsdirektivet avseende regelbundna hamnanlöp och enligt artikel 2.13 om täta hamnanlöp minst en gång varannan vecka gör upprepade resor med samma fartyg, som bildar ett konstant mönster, mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp. 1 och 2 punkten omfattar således artikel 9.1 a i fartygsavfallsdirektivet. I 3 punkten förutsätts att fartyget har ingått ett sådant avfallshanteringsavtal, med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen, som hamnen har godkänt och som har meddelats till alla hamnar som ligger vid fartygets rutt, samt avfallsavlämningskvitton. Punkten motsvarar artikel 9.1 b i-iii i fartygsavfallsdirektivet. Utgångsmässigt bedöms behörighet på grundval av om ifrågavarande avfallshanteringsföretag har registrerats i avfallshanteringsregistret som avses i 142 § i avfallslagen (646/2011). Alternativt kan den som ansöker om befrielse på annat sätt påvisa företagets behörighet. Som fjärde villkor föreskrivs enligt artikel 9.1 c i fartygsavfallsdirektivet att arrangemanget inte får ha negativ inverkan på sjösäkerheten, hälsan eller boende- eller arbetsförhållandena ombord på fartygen eller på den marina miljön.

Enligt 2 mom. beviljas befrielse för viss tid och för högst fem år åt gången. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande nationella lagstiftningen. Fartygsavfallsdirektivet föreskriver inte om längden på undantaget annat än att undantagets längd ska framgå av intyget om undantag som beviljas fartyget.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket tillhandahålla fartyget som medges befrielse enligt 1 mom. ett intyg om undantag enligt bilaga 5 till fartygsavfallsdirektivet. Bestämmelsen grundar sig på artikel 9.2 i fartygsavfallsdirektivet. Transport- och kommunikationsverket ska dessutom underrätta de berörda hamnarna som ligger på fartygets rutt och övriga hamnar om den medgivna befrielsen. Transport- och kommunikationsverket ska även tillhandahålla uppgifterna i intyget om undantag via SafeSeaNet-systemet som upprätthålls av kommissionen och till vilket man i lagtexten hänvisar till via 20 a § i lagen om fartygsstrafikservice. Det sistnämnda kravet grundar sig på artikel 9.3 i fartygsavfallsdirektivet.

I 4 mom. föreskrivs enligt artikel 9.5 i fartygsavfallsdirektivet att fartyget inte får fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och som kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn. Motsvarande bestämmelse finns inte i den nuvarande nationella lagstiftningen.

Det ska dessutom beaktas att 5 § avses tillämpas först från den 1.1.2023. Genom förslaget tillåter man således en övergångstid på ett och ett halvt år varmed befrielserna ska förnyas och ansökan om nya befrielser göras.

6 §. Närmare bestämmelser. Paragrafen motsvarar i huvuddrag den nuvarande 9 kap. 5 §. I inledningen av 1 mom. beskrivs att man genom förordning av statsrådet får utfärda närmare bestämmelser för att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter. Inledningen är såtillvida utformad på samma sätt som inledningen i det nuvarande 5 § 1 mom. men till MARPOL-konventionen hänvisas i kort format enligt ändringen i 1 kap. 2 §. I punkterna preciseras vilka ämnen som bemyndigandet att utfärda förordning omfattar.

Först och främst föreslås enligt 1 punkten att närmare bestämmelser kan utfärdas genom förordning om tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses i 10 kap. 1 § 3 mom. 1 punkten, 4 § 2 mom. 1 punkten och 5 § 4 mom. Kommissionen bereder i enlighet med artikel 7.4 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet en genomförandeakt om definitionen av tillräcklig särskild lagringskapacitet. Definitionen i miljöskyddslagen för sjöfarten måste därför preciseras genom den här förordningen av statsrådet då den här genomförandeakten färdigställts.

För det andra föreskrivs i 2 punkten om grunderna enligt vilka avfallets farlighet bedöms som avses i 4 § 5 mom. Trots att storleken på avgifterna som tas ut av fartygen enligt artikel 8.4 c i fartygsavfallsdirektivet och 10 kap. 4 § 5 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten fastställs enligt avfallets farlighet innebär inte detta att avgiften får differentieras enligt mängden farligt avlämnat avfall utan endast enligt typen farligt avfall. Avsikten är att tillsammans med andra medlemsstater närmare diskutera olika avfallsslags farlighet och dess bedömning, således ger preciseringen av grunderna för nedsättning av avgifterna genom förordning av statsrådet ytterligare tid nationellt för dess reglering.

För det tredje, enligt 3 punkten omfattar bemyndigandet att utfärda förordning grunderna enligt vilka fartyget ska beviljas nedsättning som avses i 2 § 4 mom. Grunderna för nedsättning som listas i momentet i fråga är enligt artikel 8.5 i fartygsavfallsdirektivet att fartyget är i drift inom närsjöfart och att fartyget är miljövänligt, dvs. att fartyget använder anordningar, metoder eller sådant högklassiskt bränsle som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller kan återvinnas. Kommissionen bereder enligt artikel 8.5 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet genomförandeakter om fartygets miljövänlighet. Avsikten är att genom förordning av statsrådet reglera om grunderna för nedsättning av avgifterna i enlighet med genomförandeakten som kommissionen bereder. Kommissionen ger inte genomförandeakter om definitionen av närsjöfart men detta diskuteras med de andra medlemsstaterna. På så vis strävar man efter att harmonisera definitionen som regleras genom förordning av statsrådet med de andra medlemsstaterna, eller åtminstone med Finlands närmaste grannar.

Samtidigt lämnas bestämmelsen, enligt vilken det är möjligt att utsträcka de närmare bestämmelser som utfärdas med förordning att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikesfart, såsom den i det nuvarande 5 § 2 mom. om bemyndigande att utfärda förordningar och föreskrifter, bort som onödigt från paragrafen.

11 kap Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §. *Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder.* 2 mom. föreslås ändras så att det geografiska tillämpningsområdet för anmälningsskyldighet av oljeskada utvidgas till att omfatta även insjövattnen. Genom förslaget strävar man efter att säkerställa att oljebekämpningsmyndigheterna får information om situationer där det finns risk för oljeskada.

3 §. *Närmare bestämmelser.* 3 § 1 mom. avseende bemyndigande att utfärda förordning föreslås ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 1 punkten.

12 kap Tillsyn och administrativt tvång

1 §. *Tillsynsmyndigheter.* Till 1 mom. som räknar upp tillsynsmyndigheter fogas de kommunala miljövårdsmyndigheterna. De kommunala miljövårdsmyndigheternas tillsynsuppgifter föreskrivs redan nu i 12 kap. 5 § och den här propositionen föreslås inga förändringar i paragrafen i fråga. Den föreslagna ändringen i 1 § 1 mom. ökar således inte den kommunala miljövårdsmyndighetens uppgifter utan det är fråga om en lagteknisk hänvisning. Samtidigt avlägsnas från momentet det onödiga omnämmandet av Finlands miljöcentral som lagenlig tillsynsmyndighet eftersom 12 kap. 3 § avseende Finlands miljöcentrals tillsynsuppgifter upphävdes redan år 2018 genom lagen 1357/2018.

2 §. *Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter.* Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift om skyldigheten att avlämna avfall från fartyg i hamn som föreskrivs i 1 mom. 9 punkten preciseras så att tillsynsuppgiften preciseras så att den i enlighet med fartygsavfallsdirektivet innefattar fartygens skyldighet att avlämna avfall från fartyg i hamn och förhandsanmälan om avfallet såsom föreskrivs i 10 kap. i lagen och fartygsavfallsdirektivet. I artikel 11.1 i fartygsavfallsdirektivet föreskrivs att medlemsstaten ska utföra inspektioner av fartyg som anlöper dess hamnar motsvarande minst 15 % av det totala antalet enskilda fartyg som anlöper dess hamnar årligen. I artikel 11.2 föreskrivs om valet av fartyg på grundval av unionens riskbaserade målinriktningsmekanismer som antas med kommissionens genomförandeakt. Med hänvisningen till fartygsavfallsdirektivet föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska inspektera fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde såsom fartygsavfallsdirektivet förutsätter.

6 §. *Gränsbevakningens tillsynsuppgifter* och **8 §.** *Polisens tillsynsuppgifter.* Till 6 § och 8 § avseende Gränsbevakningsväsendets och polisens tillsynsuppgifter föreslås fogas nya 3 mom. som föreskriver att nämnda myndigheter i samband med övervakningen av sjötrafiken övervakar skyldigheten avseende fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn. I artikel 11.3 i fartygsavfallsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna ska fastställa förfaranden för inspektioner av fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet i syfte att säkerställa efterlevnad av fartygsavfallsdirektivet. Genom förslaget strävar man efter att säkerställa att nämnda krav uppfylls. Gränsbevakningsväsendet och polisen har behörighet att ingripa i situationer där fartyg som inte omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde inte iakttar den obligatoriska avlämningen av avfall enligt 10 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Gränsbevakningsväsendets övervakning gäller småbåtar och fiskefartyg under 45 meter på Finlands havsområde medan polisen sköter om övervakningen på Finlands insjöområden. Avsikten är att de behöriga myndigheterna kan ingripa i sådana situationer vid sidan av sina andra uppgifter i enlighet med miljöskyddslagen för sjöfarten och till exempel sjötrafiklagen då de upptäcker att fartyg bryter mot nämnda skyldighet. Det är således inte fråga om en betydande ny uppgift utan genom bestämmelserna strävar man efter att svara på efterlevnaden av direktivet så enkelt som möjligt.

Om Gränsbevakningsväsendet eller polisen upptäcker att ett fartyg som inte omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde bryter mot skyldigheten att avlämna avfall från fartyg i hamn enligt 10 kap. 1 §, är det möjligt att döma den ansvariga för brottet till bötesstraff för miljöskyddsförseelse i sjöfart i enlighet med 13 kap. 3 § 2 mom. 12 punkten.

15 §. Administrativt tvång. Till paragrafen fogas att förutom nuvarande Transport- och kommunikationsverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna även de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna och Tullen ska ha behörighet att vidta åtgärder som föreskrivs i paragrafen. Den kommunala miljöförvaltningsmyndighetens behörighet föreslås tillfogas så att den kan ingripa i situationer där hamninnehavaren försummar sina skyldigheter som föreskrivs i 9 kap. att ordna mottagning av avfall från fartyg och att utarbeta och låta godkänna hamnens avfallshanteringsplan. Att tillfoga behörighet för Tullen är nödvändigt så att Tullen kan förbjuda verksamhetsutövaren att fortsätta förfarandet som strider mot bestämmelserna och ålägga denna att vidta åtgärder för att se till att bränslet som släppts ut på marknaden, relaterade handlingar eller relaterade uppgifter uppfyller kraven. Tillfogningen gör det möjligt för Tullen att vidta åtgärder för att se till att bränsle som släppts ut på marknaden och överlåtelsebevisen ska uppfylla kraven. 16 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande. Till paragrafen fogas den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten och Tullen som behöriga myndigheter så att de kan förena sina åtgärder som de utfärdat med stöd av 12 kap. 15 § med vite.

16 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande. Till paragrafen om vite, hot och hot om avbrytande som inrättas för att effektivisera efterlevnaden av lagen fogas rätt för de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna och Tullen att utfärda nämnda sanktion. Avsikten är att de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna kan utfärda vite till hamninnehavaren för att säkerställa ordnandet av avfallshantering i hamnen och utarbetande och godkännande av avfallshanteringsplanen. Tullen å sin sida kan effektivisera övervakningen av bränsleleverantörerna genom nämnda metoder. Samtidigt som en lagteknisk korrigering slopas hänvisningen i paragrafens till viteslagen eftersom den nu för tiden rekommenderas att lämnas bort.

17 §. Tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta åtgärder när ett fartyg bryter mot sin skyldighet att avlämna avfall i hamn eller släpper ut miljöförstörande ämnen. Formuleringen i 2 mom., som föreskriver om Transport- och kommunikationsverkets och Gränsbevakningsväsendets uppgifter om de observerar att ett fartyg släppt ut olja eller skadliga flytande ämnen, ska preciseras. Till en början riktas begäran om att vidta åtgärder på grund av utsläppet endast till fartygets flaggstat medan den nuvarande formuleringen kan förstås så att begäran även ska riktas till fartygets följande anlöpshamn. I hänvisningen används dessutom förkortningen fartygsavfallsbrottsdirektivet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG jämte ändringar om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, även straffrättsliga sanktioner. Hänvisningens formulering ändras även så att den motsvarar hänvisningsstilen som används nu.

18 §. Rapportering till Europeiska kommissionen. Den nya föreslagna 18 § gäller rapportering till Europeiska kommissionen. Paragrafen gäller kravet enligt artikel 12 i fartygsavfallsbrottsdirektivet på att vart tredje år överlämna en rapport till kommissionen om de behöriga myndigheternas tillämpning av detta direktiv. Kravet i fråga har inte verkställts i Finland och kommissionen har fäst uppmärksamhet vid detta. I Finland sköter Transport- och kommunikationsverket om rapporteringsuppgiften.

19 §. Närmare bestämmelser. Det nuvarande bemyndigandet att utfärda förordning i 18 § flyttas oförändrad till en ny 19 § eftersom 18 § i fortsättningen föreskriver om rapporteringen till kommissionen. Samtidigt avlägsnas från paragrafen det onödiga omnämmandet av Finlands

miljöcentrals uppgifter som tillsynsmyndighet eftersom 12 kap. 3 § avseende Finlands miljöcentrals tillsynsuppgifter upphävdes redan år 2018 genom lagen 1357/2018.

13 kap Särskilda bestämmelser

1 §. Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar. I slutet av 1 § 1 mom. om avgifter som myndigheterna tar ut med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås tillfogas en mening enligt vilken närings-, trafik- och miljöcentralerna kan ta ut en avgift för myndighetsuppgifterna enligt 9 kap. 6 §. I nämnda paragraf föreskrivs om godkännande av hamnens avfallshanteringsplan. Avsikten är alltså att närings-, trafik- och miljöcentralerna kan ta ut en avgift för godkännandet av hamnens avfallshanteringsplan. Det har redan föreskrivits om motsvarande rättighet för de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna som godkänner avfallshanteringsplanerna för småbåtshamnar och små fiskehamnar. Närings-, trafik- och miljöcentralerna godkänner avfallshanteringsplanerna för de övriga hamnarna. Grunden för avgiften som närings-, trafik- och miljöcentralerna tar ut för sina uppgifter ska i tillämpliga delar motsvara grunderna som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten.

3 §. Straffbestämmelser. I 2 mom. 1 punkten föreslås det tillfogas att man även kan dömas för miljöskyddsförseelse i sjöfart för utsläpp i vatten av kolväten med jämförbara egenskaper som olja eller oljehaltiga blandningar och andra liknande skadliga ämnen som används på fartyget. Utsläppsförbudet i 2 kap. 1 § föreslås utvidgas till dessa ämnen och samtidigt föreslås det även att sanktionsbestämmelserna utvidgas till att omfatta utsläpp av dessa ämnen i vatten.

Hänvisningarna till bestämmelserna i lagen avseende 2 mom. 11 punkten om att handla i strid med skyldigheten att sörja för mottagningsanordningar i hamn, där sörjandet för mottagningsanordningar i hamn föreskrivs, ska uppdateras. Med avseende på verkställandet av fartygsavfallsdirektivet föreslås i 9 kap. att det föreskrivs om mottagningsarrangemangen av avfall i fiskehamnar (3 §) och i småbåtshamnar (4 §). Genom ändringarna föreskrivs att man för handlande i strid mot skyldigheterna i dessa bestämmelser kan dömas till samma slags straff som för handlande i strid mot skyldigheterna i 1 § och 2 §.

I slutet av 5 mom. föreslås dessutom att det tillfogas att en leverantör av marina bränslen som avses i 7 kap. 11 § som uppsåtligt eller av oaktsamhet levererat bränsle som inte motsvarar specifikationen som meddelats i överlåtelsebeviset för bränsle som avses i paragrafen även kan dömas för miljöskyddsförseelse i sjöfart. Det är även straffbart om bränsleprovet som bränsleleverantören i samband med leveransen av bränslet tillhandahållit inte har tagits i enlighet med bestämmelserna i MARPOL-konventionen. Den nuvarande bestämmelsen har inte möjliggjort ingripande i verksamhet där bränsleleverantören inte har iakttagit 7 kap. 11 a § eller där bränsleleverantörens bränsleprov tagit i strid mot IMOs bestämmelser.

7.2 Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

2 §. Definitioner. Till paragrafen fogas en ny 2 a punkt där kommissionens delegerade förordning definieras.

Till paragrafen fogas en ny 13 b punkt som definierar stabilitetsdirektivet.

I 20 punkten ändras non-SOLAS-direktivets hänvisning som hänför sig till definitionen av ro-ro-passagerarfartyg så den motsvarar den delegerade förordningen.

Definitionen av traditionsfartyg i 45 punkten föreslås preciseras så att lagstiftarens avsikt om småskalig kommersiell trafik tydligare framkommer i lagens formulering. Eftersom

traditionsfartygs kommersiella trafik endast är småskalig till naturen kan traditionsfartygens konstruktiva säkerhetskrav med fog avvika från last- och passagerarfartygens krav vilket främjar beaktandet av traditionsfartygens konstruktiva lösningar och kulturhistoriska värden. Begränsningen av tillämpningsområdet till endast småskalig kommersiell trafik minskar en snedvridning av konkurrensen som de avvikande kraven eventuellt orsakar i förhållande till passagerarfartygen. Dessutom möjliggör traditionsfartygens särdrag och småskaliga kommersiella trafik att operativa arrangemang kan användas för att minska risken. Begränsningen av användningens natur till småskalig kommersiell trafik är tillräcklig och på så sätt finns inte längre något behov av att begränsa användningens natur enligt om fartyget är i regelbunden eller i annan än regelbunden trafik.

Som småskalig kommersiell trafik kan åtminstone anses trafik som sker en gång i veckan sommartid eller även daglig trafik som sker en gång i cirka en veckas tid. Som småskalig kommersiell trafik som avses i lagen kan man betrakta sådan kommersiell trafik vars avkastning uttryckligen används för upprätthållandet av traditionsfartyget och för att möjliggöra fartygets trafik. Som småskalig kommersiell trafik kan man å andra sidan inte betrakta trafik där fartyget trafikerar under sommarperioden i genomsnitt över tre gånger i veckan. Väsentligt i småskalig kommersiell verksamhet är att den inte är regelbunden till naturen. Som småskalig kommersiell trafik som avses i lagen kan man betrakta sådan kommersiell trafik vars avkastning uttryckligen används för upprätthållandet av traditionsfartyget och för att möjliggöra fartygets trafik. Att trafiken upphör under vinterperioden eller att verksamheten har dålig lönsamhet gör i sig inte den kommersiella användningen småskalig.

17 §. Likvärdigheter. I paragrafen föreslås en korrigering av hänvisningen till den delegerade förordningen. Ändringen inverkar inte på säkerhetsnivån. Bestämmelserna enligt bilagan till direktivet har uppdaterats regelbundet. Då uppdateringarna i bilagan i fortsättningen antas genom delegerad förordning träder de i kraft i medlemsstaterna utan separata genomförandeåtgärder.

29 §. Eftergifter. I 3 mom. avlägsnas den felaktiga hänvisningen till 2 mom. Eftergiften enligt 2 mom. gäller fartyg som undantagsvis gör en internationell resa. Lastlinjekonventionen förutsätter inte att sådana eftergifter meddelas till IMO varmed hänvisningen ska avlägsnas.

5 a kap- Ro-ro-passagerarfartygs stabilitet. I propositionen föreslås att det till lagen fogas ett nytt 5 a kap. med bestämmelser om fartygets stabilitet.

34 a §. Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Till fartygssäkerhetslagen fogas ett nytt 34 a § där man i 1 mom. förutsätter att stabilitetsdirektivets stabilitetskrav uppfylls med avseende på fartyg som omfattas av direktivets tillämpningsområde.

I 2 mom. ges Transport- och kommunikationsverket behörighet att utfärda närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet för genomförandet av stabilitetsdirektivet samt om havsområdena enligt artikel 5 i stabilitetsdirektivet där ro-ro-passagerarfartyg trafikerar regelbundet till medlemsstaternas hamnar eller från deras hamnar och om den signifikanta våghöjden på områdena i fråga.

34 b §. Certifikat. Till lagen fogas en ny 34 b § med en bestämmelse om certifikat som beviljas för ro-ro-passagerarfartyg. Certifikatet är giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett område med samma eller lägre signifikanta våghöjder än vad som angetts i certifikatet.

I 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket kan bevilja certifikat för ro-ro-passagerarfartyg som seglar under finländsk flagg och som uppfyller de särskilda stabilitetskraven som fastställs i artikel 6 och bilaga I.

Enligt 2 mom. är certifikatet giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett område med samma eller lägre signifikanta våghöjder.

34 c §. *Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder.* Till lagen fogas en ny 34 c § som föreskriver om anmälningsskyldigheten avseende rederiernas trafikering under vissa delar av året och kortare tidsperioder i enlighet med artikel 9 i stabilitetsdirektivet.

I 1 mom. föreskrivs att om ett rederi som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska nyttjas i trafiken i fråga under en kortare period än ett kalenderår, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken senast en månad innan dessa fartyg börjar nyttjas i denna trafik. Om det emellertid på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg som ersättning för att säkerställa kontinuitet i trafiken tillämpas 17 e § 3 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

I 2 mom. föreskrivs om en tidsperiod på högst sex månader för reguljär säsongstrafik. Rederiet ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta senast tre månader innan trafiken börjar bedrivas.

Enligt 3 mom., om sådan trafik bedrivs under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än den som fastställts för samma fartområde vid trafik året runt, får Transport- och kommunikationsverket, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i bilaga I till stabilitetsdirektivet, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att bestämma vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod ska överenskommas mellan de medlemsstater eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och tredje länder där trafikens ändpunkter är belägna.

Enligt 4 mom. ska ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett certifikat som föreskrivs i 34 b § som visar att de uppfyller kraven i stabilitetsdirektivet.

91 §. *Fartygssäkerhetsförseelse.* Till 1 mom. fogas en ny 11 punkt i stället för den upphävda 11 punkten där det föreskrivs om straffbarheten för brott mot förbud enligt den nuvarande 12 kap. 34 §. Till bestämmelsen fogas förutom den redan nu befintliga paragrafhänvisningen en kort beskrivning av det straffbara förfarandet som förskrivs som förbjudet i 34 § som det hänvisas till. Dessutom tillfogas 1 mom. en ny 12 punkt som föreskriver om uppsåtlig eller grov försummelse av ro-ro-passagerarfartygens särskilda stabilitetskrav som föreskrivs i 34 a § 1 mom. eller bestämmelserna som avses i 2 mom. som straffbar fartygssäkerhetsförseelse.

7.3 Lag om ändring av fartygsregisterlagen

20 §. *Registreringsansökan.* paragrafens Till fogas ett nytt 4 mom. som gör att det blir möjligt att avvika från kravet att förete en åtkomsthandling i original eller kopia som har bestyrkts av notarius publicus. Genom ändringen blir det tillåtet att förete en kopia av handlingen som en behövlig utredning om att förvärvet är lagligt. Det ska vara möjligt att lämna kopian digitalt till exempel som e-postbilaga. Åtkomsthandlingen ska fortfarande kunna lämnas i original och även per post eller företes på plats i verket. Ändringen påverkar också bestämmelserna i 27 § i fartygsregisterlagen. För att förhindra att ansökan avslås ska det enligt förslaget räcka att en kopia av åtkomsthandlingen företes.

Till följd av rörelsebegränsningarna är det nödvändigtvis inte möjligt att förete fartygets åtkomsthandling i original till registermyndigheten och därför underlättas registreringsituationen om en kopia kan företes. Trots att covid-19-pandemin för närvarande huvudsakligen är endemisk kan den fortsatt kraftigt försvagade pandemisituationen i Europa även inverka på Finlands läge i framtiden. Det ökade antalet smittfall som konstaterades i Finland under hösten återspeglar det accelererande pandemiläget runt om i Europa i jämförelse med sommarens lugna läge. Genom lagförslaget strävar man efter att se till att det även under exceptionella störningsförhållanden, såsom covid-19-pandemin, är möjligt att registrera fartyg. På så sätt ser man också till att fartygstrafiken är smidig. Genom ändringen möjliggörs ett delvis motsvarande undantag som föreskrevs med temporär lag våren 2020 (se 404/2020 och RP 62/2020). Den föreslagna bestämmelsen är avsedd att svara på, situationer där den sökande inte kan förete den ursprungliga handlingen inom tidsfristen som föreskrivs i 15 § och den ursprungliga lagstadgade skyldigheten föreslås förbli oförändrad. Därför åläggs fartygets ägare att förete åtkomsthandlingen i original eller en kopia som har bestyrkts av notarius publicus till registermyndighetens näst en månad efter det att registrering av äganderätten skulle ha sökts. Handlingen ska företes myndigheten antingen personligen eller lämnas till myndigheten per post. Tidsfristen på en månad kan anses skälig. Inom och i ramen för den har fartygsägaren tillräckligt med tid och alternativ att lämna in den ursprungliga handlingen. Tidsfristen på tre månader är skyldig att ordna möjlighet att sköta ärenden vid dess verksamhetsställe även under exceptionella förhållanden. En månad är inte heller oskälig med tanke på den offentliga tillförlitligheten i myndigheternas registerverksamhet.

Avsikten är att med hjälp av bestämmelsen underlätta medborgarnas och företagens verksamhet också i exceptionella situationer. Syftet med ändringen är att minska aktörernas administrativa börda och säkerställa att varutransporterna i sjötrafiken fortsätter i alla situationer. Bestämmelsen svarar särskilt på en situation där kunden och tjänstemannen ska mötas fysiskt för att tjänstemannen ska kunna kontrollera originalhandling.

Den föreslagna ändringen strävar efter att svara på utmaningen med att förete den ursprungliga handlingen och iakttä föreskrifter och tidsgränser. Så kan det exempelvis vara under exceptionella förhållanden likt covid-19-pandemin. Det kan vara nödvändigt att lämna in handlingen, om registreringen ska ske en viss dag och man önskar hålla fartyget i trafik utan avbrott. Den sökande ska enligt förslaget inte kunna åläggas att förete åtkomsthandlingen i original, om den sökande inte på grund av till exempel eventuella begränsningar eller andra åtgärder kan uppsöka myndigheten för att göra det. Därför är det viktigt att möjliggöra ett förfarande som tryggar oavbruten fartygstrafik och kontinuerliga varutransporter. Utan ändringen uppstår onödig administrativ börda för aktörerna inom handelssjöfarten och fortsatta fartygstransporter kan äventyras, om fartygen inte kan registreras inom utsatt tid till exempel på grund av begränsningar. Inte heller myndigheten ska behöva vara på plats för att kontrollera handlingen.

Möjligheten att förete en kopia av åtkomsthandlingen som bilaga till ansökan är dock inte begränsad till endast exceptionella förhållanden utan en kopia är möjlig att förete i alla situationer. Detta kan underlätta registreringen av fartygen och aktörernas administrativa börda även i andra situationer då registreringen och äganderätten kan göras genom att förete en kopia av handlingen till exempel digitalt.

Det föreslås att det nuvarande 4 mom. ändras till 5 mom.

I 2 mom. 3 punkten i den finska texten görs en språklig ändring av teknisk natur. Genom den språkliga ändringen ändras ordalydelse i lagen så att de motsvarar dagens lagspråk.

27 §. Avslående av ansökan. Det föreslås att preciseringen ”En i 20 § avsedd ansökan” fogas till paragrafen så att man vet vilken ansökan som avses i paragrafen. På så sätt uppfyller paragrafen kravet på att den även är förståelig som sådan.

En teknisk hänvisningsändring föreslås i *1 punkten*. Genom ändringen fogas en hänvisning till 20 § även i det nya 4 mom. och den gamla hänvisningen till 20 § 4 mom. korrigeras så att den motsvarar det föreslagna nya 5 mom.

Det föreslås att det i *2 punkten* görs en språklig precisering. Det föreslås att det andra överlappande omnämmandet om inskränkningen av förfoganderätten slopas från punkten och att lagtexten på så sätt förtydligas.

Det föreslås att det till *3 punkten* fogas en språklig precisering om att man avser ett annat hinder än de som avses i 1 och 2 punkten.

31 §. Registermyndighetens rätt att avföra fartyg ur registret. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras till ”avförandet av fartyg ur registret”.

I *1 mom.* i paragrafen görs en språklig korrigerings. Momentet föreslås preciseras så att registermyndigheten själv endast på eget initiativ inte kan avföra fartyget från registret på de grunder som avses i nämnda paragraf. Dessutom föreslås det att omnämmandet om registermyndighetens skyldighet gällande hörande ska slopas från momentet.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt *2 mom.* som förpliktar registermyndigheten att avföra ett fartyg ur registret, om det den ursprungliga åtkomsthandlingen inte inom föreskriven tid företes för myndigheten i efterhand. Bestämmelsen ska svara på en situation där fartygets ägare inte fullgör sin skyldighet inom den föreskrivna tidsfristen på . Registermyndigheten en månad

Det föreslås att ett nytt *3 mom.* fogas till paragrafen där registermyndighetens skyldighet gällande hörande av ägaren innan beslut om avförande av fartyget ur registret fattas. Enligt förvaltningslagen ska registermyndigheten reservera tillfälle för ägaren att bli hörd innan beslut om avförande av fartyget från registret fattas. Detta nämns i paragrafen som säkerställande av den registrerades rättsskydd.

Enligt 1982 års havsrättskonvention (FördrS 50/1996) får fartyg segla endast under en stats flagg. Finland är part i havsrättskonventionen. Det traditionella nationella fartygsregistret grundar sig på artikel 91 i havsrättskonventionen, enligt vilken varje stat ska fastställa villkoren för fartygs registrering inom dess territorium samt villkoren för rätten att föra dess flagg. En grundläggande förutsättning är att det ska föreligga ett verkligt samband mellan staten och fartyget.

Till följd av sjöfartens internationalisering har Finland ansett att ett villkor för registrering ska vara att originalhandlingen företes för myndigheten för att osanna uppgifter inte ska lämnas och för att förvärv av internationella fartyg ska kunna säkerställas på ett tillförlitligt sätt. Detta är också normal praxis bland flaggstater för att ett verkligt samband ska kunna bevisas.

Syftet med den föreslagna bestämmelsen är därmed att skydda tillförlitligheten hos de allmänna register som myndigheten för och riktigheten av de uppgifter som ingår i registren. Genom ändringen säkerställs att oriktiga uppgifter om en omständighet som ska antecknas i registret inte lämnas i syfte att göra en felaktig anteckning i registret på basis av den information som lämnats. Därför ska myndigheten i och med ändringen av 31 § vara skyldig att avföra ett fartyg

ur registret, om den ursprungliga skyldigheten enligt lagen att förete åtkomsthandlingen i original inom utsatt tid inte uppfylls. Registermyndigheten ska dock fullgöra sin skyldighet enligt förvaltningslagen gällande hörande före avregistreringen.

Det föreslås att det nuvarande 2 mom. ändras till 4 mom.

Sjöfart hör till EU:s och medlemsstaternas delade lagstiftningsbehörighet. Den rätt att föra register som ändringarna gäller är en nationell uppgift, och det finns ingen unionslagstiftning om detta.

7.4 Lag om ändring av 4 § i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet

4 a §. Säkerhetskontroller som utförs av klassificeringssällskap. Till paragrafen föreslås det att en ny 4 a § fogas som träder i kraft så fort som möjligt. I 1 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att bemyndiga ett av verket erkänt klassificeringssällskap att utföra sådan säkerhetskontroll av fartyg som avses i förordningen om sjöfartsskydd och att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för fartyget. Bemyndigandet kan gälla alla kontroller som avses i förordningen om sjöfartsskydd, inklusive mellanliggande och förnyade kontroller. Enligt gällande 4 § är det bara Transport- och kommunikationsverket som får utföra kontrollen och utfärda certifikatet. I momentet anges en definition av erkänt klassificeringssällskap med hjälp av en hänvisning till definitionen i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

I 2 mom. föreslås bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar som gäller anställda hos klassificeringssällskap.

Med klassificeringssällskap avses institutioner som utför kontroll och inspektion av fartyg. Enligt 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) avses med ett erkänt klassificeringssällskap en institution som erkänts enligt klassificeringssällskapsförordningen med vilket Trafiksäkerhetsverket eller Transport- och kommunikationsverket har slutit avtal om besiktningsbemyndigande.

Lagen om sjöfartsskydd innehåller de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsätts i förordningen om sjöfartsskydd. Förordningen om sjöfartsskydd gör det möjligt att överföra uppgifter på ett klassificeringssällskap. Det föreslagna undantaget är således förenligt med unionslagstiftningen. Dessutom är det allmän internationell praxis att stater använder klassificeringssällskap som stöd vid skötseln av de egna uppgifterna.

7.5 Lag om ändring av lagen om marin utrustning

1 §. Tillämpningsområde. 1 mom. ändras så att istället för att man i lagen föreskriver om utrustning som avses i utrustningsdirektivet ska lagen tillämpas på utrustning som avses i utrustningsdirektivet.

14 a §. Ändring av fartygets användningsändamål. Till lagen fogas en ny 14 a § som föreskriver om godkännande av marin utrustning som inte är försedd med rattmärke i situationer som avses i 14 § där fartygets användningsändamål ändras så att det börjar omfattas av tillämpningsområdet för fartygssäkerhetslagen.

I paragrafen föreskrivs om det som föreskrivs i 14 § om sådant fartyg som seglar under ett lands flagg som inte hör till Europeiska unionen och som övergår till finsk flagg tillämpas även på

sådant fartyg som beviljats säkerhetscertifikat med stöd av fartygssäkerhetslagen till följd av ändrade användningsändamål.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

8.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn

Om verkställandet av fartygsavfallsdirektivet och kommissionens genomförandeakter som antagits på basis av det om kraven för hamnarnas mottagningsanordningar och avlämning av avfall i hamn föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet. Bestämmelserna i förordningen är avsedda att göras som ändringar i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010). Förordningsutkastet bifogas till regeringens proposition.

Det bör beaktas att beredningen av kommissionens genomförandeakter som avses i fartygsavfallsdirektivet har försenats och tills vidare finns ingen information om deras författningsformat. Det kan således hända att författningarna är direkt tillämpliga i lag. Om så är fallet utfärdas inte bestämmelser enligt dessa genom förordning och bemyndigandet att utfärda förordning används då inte. Nedan beskrivs utkast till ändringar i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten med antagandet att kommissionens genomförandeakter förutsätter nationella genomförandeåtgärder. På grund av förseningen av kommissionens genomförandeakter bereds de närmare bestämmelserna som avsetts utfärdas på grundval av genomförandeakterna efter att lagen trätt i kraft eftersom kommissionen ännu inte har publicerat ens utkast till genomförandeakterna. I det bifogade förordningsutkastet finns således inga närmare bestämmelser om de frågor för vilka kommissionen bereder genomförandeakter.

I 9 och 11 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås det att det föreskrivs om förtydligande av kapitlet i fråga genom förordning av statsrådet. Syftet med förordningen är först och främst att föreskriva om mottagningsanordningar i hamnarna som avses i 1 §. Nämda bemyndigande att utfärda förordning är avsett att i enlighet med statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten reglera att mottagningen av avfall antingen kan ordnas så att hamnen har en bestående mottagningsanordning eller så att man vid behov beställer mottagningstjänst av avfall till hamnen. Motsvarande preciserande bestämmelse ingår för närvarande i 7 kap. 1 och 2 § i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010). Bemyndigandet att utfärda förordning möjliggör differentiering av mer specifika bestämmelser för mottagningsanordningarna för olika hamntyper men det anses inte nödvändigt att omedelbart föreskriva om olika krav för olika hamnar.

I nämnda 9 kap. 11 § föreskrivs också att man genom förordning av statsrådet kan anta närmare bestämmelser om uppbyggnaden och innehållet avseende hamnens avfallshanteringsplan. För närvarande föreskrivs om avfallshanteringsplanens uppbyggnad och innehåll i 7 kap. 3 § i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten. Den här bestämmelsen avses kompletteras i enlighet med kraven i artikel 5 och bilaga 1 till fartygsavfallsdirektivet.

I 9 kap. 11 § föreskrivs dessutom om bemyndigandet att utfärda förordning om informering och rapportering till kommissionen om uppgifterna som avses i 7 § 2 mom. om tillfälle att bli hörd och informera om hamnens avfallshanteringsplan, såsom föreskrivs i 3 mom. i nämnda paragraf. Om informeringen föreskrivs vid behov till exempel om var informationen ska publiceras. Avsikten avseende rapporteringen av informationen i kommissionens SafeSeaNet-system är att närmare föreskriva, då Europeiska sjösäkerhetsbyrån har offentliggjort uppgifter om hur SafeSeaNet ska utvecklas för att bättre betjäna rapporteringen av uppgifter som avses i fartygsavfallsdirektivet. I bestämmelserna som antas genom förordning av statsrådet kan man

dessutom beakta ändringarna som ska utföras i systemet för hantering av information inom sjöfarten de närmaste åren.

Enligt den föreslagna 10 § 7 punkten kan närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet om insamling och rapportering till kommissionen om volymen och mängden avfall som insamlas i nätfångstredskap under fiskeinsatser som avses i artikel 8.7 i fartygsavfallsdirektivet. Avsikten är att genom förordning av statsrådet föreskriva att Naturresursinstitutet samlar in nämnda uppgifter genom enkätundersökningar riktade till fiskare i enlighet med kommissionens genomförandeakt. Genom förordning av statsrådet föreskrivs också om myndigheten som ska rapportera övervakningsuppgifterna till kommissionen och om formatet för rapporteringen. Tillsvidare är det inte känt hur genomförandeakten ska reglera rapporteringen men enligt en preliminär bedömning ska Naturresursinstitutet ansvara för anmälan.

I 10 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om bemyndigandet att utfärda förordning avseende preciseringen av bestämmelserna i 10 kap. För det första är det genom förordning av statsrådet möjligt att föreskriva om tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses i 1 § 3 mom. 1 punkten, 4 § 3 mom. och 5 § 4 mom. Kommissionen antar genomförandeakter enligt artikel 7.4 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet för de metoder som ska användas för att fastställa tillräcklig särskild lagringskapacitet och som kan beaktas vid regleringen av den nationella bedömningen. Enligt artikel 7.6 i fartygsavfallsdirektivet kan medlemsstater nämligen föreskriva strängare krav enligt internationell rätt än kommissionens genomförandeakter för att bedöma tillräcklig lagringskapacitet. Det kan hända att kommissionens genomförandeakter inte är lika stränga som HELCOM-rekommendationerna som antagits med stöd av Helsingforskonventionen och därmed är det möjligt att genom förordning av statsrådet föreskriva om definitionen av lagringskapacitet i enlighet med nämnda HELCOM-rekommendationer. Genomförandeakten kan antas föreskriva på annat sätt om handelssjöfartens fartyg och andra stora fartyg än om fartyg som lämnas utanför tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet, såsom fritidsbåtar. Så borde även föreskrivas i förordningen.

För det andra föreskrivs i 10 kap. 6 § om bemyndigandet att utfärda förordning om bedömningen av avfallets farlighet. I enlighet med artikel 8.4 c i fartygsavfallsdirektivet föreslås det att man i 10 kap. 4 § 3 mom. 3 punkten föreskriver att avgifterna kan variera enligt avfallets farlighet. Beaktandet av avfallets farlighet i variationen i avfallsavgiftsbeloppet diskuteras som bäst mellan unionens medlemsstater och avsikten är att den nationella bestämmelsen ska preciseras på grundval av den här diskussionens slutresultat genom bestämmelser som utfärdas genom förordning av statsrådet. Enligt utkastet grundar sig variationen på hur farligt avfallet är och på kostnaderna som hanteringen av avfallet orsakar.

Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser även om grunderna enligt vilka fartygen ska beviljas nedsättning på avgifterna enligt 4 § 4 mom. Grunderna för nedsättning som listas i momentet i fråga är enligt artikel 8.5 i fartygsavfallsdirektivet att fartyget är i drift inom närsjöfart och att fartyget är miljövänligt, dvs. att fartyget använder anordningar, metoder eller sådant högklassiskt bränsle som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller kan återvinnas. Kommissionen bereder enligt artikel 8.5 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet genomförandeakter om fartygets miljövänlighet. Avsikten är att genom förordning av statsrådet reglera om grunderna för nedsättning av avgifterna i enlighet med genomförandeakten som kommissionen bereder. Kommissionen ger inte genomförandeakter om definitionen av närsjöfart men detta diskuteras med de andra medlemsstaterna. På så vis strävar man efter att

harmonisera definitionen som regleras genom förordning av statsrådet med de andra medlemsstaterna, eller åtminstone med Finlands närmaste grannar.

Förutom de planerade ändringarna i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten är avsikten även att i den så kallade NTM-centralernas förordning om avgifter föreskriva om avgiftsbeloppet som tas ut av NTM-centralernas hamnar för godkännande av avfallshanteringsplanen. Beredningen av ändringen av förordningen om avgifter är på hälft men ett förslag har presenterats enligt vilket avgiftsbeloppet ska grunda sig på ett fast pris under de första timmarna och därefter debiteras timpris.

8.2 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle

För att komplettera de föreslagna ändringarna i 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om vissa bemyndiganden att utfärda föreskrifter och förordningar. Avsikten är att foga ett nytt 2 a kap. till statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten som gäller överföring av skadliga och farliga laster och avfall och leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat.

För det första är avsikten att genom förordning av statsrådet föreskriva om arrangemang och begränsningar avseende genomförandet av överföringar och leveranser, såsom beredskapsåtgärder och kostnaderna som dessa orsakar. Således är det eventuellt nödvändigt att genom förordning av statsrådet föreskriva om skyldigheten för fartyg som deltar i överföringen eller leveransen av bränslet att tillhandahålla en tillräcklig bekämpningsutrustning på plats samt kraven på utrustningen och en utbildad bekämpningspersonal. Avsikten är att fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare som deltar i överföringen av laster eller bränsleleveranser ska ordna ett hjälpfartyg med tillräcklig bekämpningsutrustning på plats. Hjälpfartyget och bekämpningsutrustningen ska under hela överföringen vara i ständig beredskap för omedelbar användning. Dessutom ska bekämpningsutrustningen vara tillämplig för överföringen av alla skadliga och farliga laster eller bränsleleveranser. Fartyg som ingår i bekämpningsutrustningen ska klara av insamling av skadliga eller farliga flytande ämnen som överförs eller bränsle som levereras från havet till sina tankar. På plats ska finnas tillräckligt med bekämpningsbommar så att bränsle eller annat ämne som läcker ut i vattnen inte sprider sig till ett mer omfattande område. Dessutom ska båda fartygen omringas av oljebekämpningsbommar. Dessutom förutsätts att personalen som sköter om bekämpningsutrustningen har viss utbildning.

För det andra föreskrivs genom förordning av statsrådet om uppgifterna som ska inkluderas i anmälan om överföringar och leveranser. Om uppgifterna som ska anmälas föreskrivs separat om överföring av oljelaster och övriga överföringar och leveranser. Om uppgifterna som ska innefattas i förhandsanmälan om oljelastöverföringar föreskrivs enligt regel 42 i bilaga I till MARPOL-konventionen. Som ett nationellt tillägg förutsätts uppgifter om arrangemang och begränsningar relaterade till genomförandet av överföringarna och leveranserna. För närvarande föreskrivs om innefattandet av dessa uppgifter i 2 a kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten med en hänvisning till bilaga I till MARPOL-konventionen. Avsikten är att kraven för uppgifterna avseende övriga överföringar och leveranser föreskrivs i tillämpliga delar såsom för oljelastöverföringar. I samband med förhandsanmälan är avsikten således att kräva grundläggande uppgifter om fartygen som deltar i operationen, inledningsdatum, längd och geografiskt läge för den planerade operationen, överföringssättet, bränsletyp och -mängd för lasten som överförs eller som levereras samt tillhandahållande av uppgifterna om operationens tjänsteproducent eller den person som har helhetsansvaret för operationen. Dessutom krävs bekräftelse över att fartyget har en lasthanteringsmanual som avses i 3 § 3 mom. samt

information om arrangemang och begränsningar som hänför sig till genomförandet av överföringar och leveranser.

Transport- och kommunikationsverket ges dessutom behörighet att utfärda föreskrifter om områden avsedda för genomförandet av överföringar och leveranser på Finlands territorialvatten och i Finlands ekonomiska zon. I den nuvarande 2 a kap. 6 § finns ingen sådan behörighet utan områdena har utsetts genom beslut av Transport- och kommunikationsverkets företrädare Trafiksäkerhetsverket. Beslutsförfarandet har upplevts vara onödigt komplicerat varför utnämmandet föreslås utfärdas genom föreskrifter i fortsättningen.

Övriga bemyndiganden att utfärda föreskrifter enligt 2 a kap. motsvarar bemyndigande enligt den nuvarande bestämmelsen.

9 Ikraftträdande

Lagen om ändringen av miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås träda i kraft den 28.6.2021. I lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås dock att några övergångsbestämmelser föreskrivs för att underlätta verkställandet av kommande krav för hamnar och fartyg. Bestämmelserna i 2 a kap. 2 § om områden som anvisats för överföring och leverans av bränsle tillämpas från och med den 1 januari 2022. Kraven om mottagningsanordningar som föreskrivs i 9 kap. 1 §, kraven om mottagningsarrangemang av avfall i fiskehamnar som föreskrivs i 3 § och kraven om mottagningsarrangemang av avfall i småbåtshamnar som föreskrivs i 4 § tillämpas från och med den 1 januari 2022. Kraven om hamnens avfallshanteringsplan som föreskrivs i 5 § i nämnda kapitel och kraven om godkännande av hamnens avfallshanteringsplan som föreskrivs i 6 § tillämpas från och med den 1 januari 2023. Grunderna för avgifterna för avfall från fartyg som föreskrivs i 10 kap. 4 § föreslås tillämpas från och med den 1 januari 2022 och bestämmelserna i nämnda kapitel om befrielse från den obligatoriska avlämningen av avfall, anmälningsskyldigheten och avgifterna från och med den 1 januari 2023. Tills dess tillämpas bestämmelserna i dessa frågor enligt den gällande lagen och dessa är i kraft tills den föreslagna lagen träder i kraft.

Lagarna om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och lagen om marin utrustning föreslås också träda i kraft den 28 juni 2021.

Lagarna om ändring av fartygsregisterlagen och lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet föreslås träda i kraft så fort som möjligt. Dessa lagar föreslås träda i kraft tidigare än de andra lagarna eftersom det är fråga om ändringar som föreskrivits temporärt under covid-19-pandemin som ska ändras permanent. Ett så snabbt ikraftträdande av lagarna som möjligt förkortar således tiden under vilken bestämmelserna inte är i kraft.

10 Verkställighet och uppföljning

Eftersom de föreslagna ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten inför skyldigheter för flera olika aktörer på olika nivå måste man i samband med verkställandet av lagen informera om ändringarna i lagen. Det är särskilt nödvändigt att informera om ändringarna avseende avfallshanteringen i hamnarna och avlämningen av avfall i hamnarna. Man strävar efter att aktivt informera om ändringarna i olika intressentgruppsmöten under våren 2021. I kommunikationen strävar man efter att så mycket som möjligt utnyttja intressentgruppernas intresseorganisationer. Särskilt beaktas de intressentgrupper som inte kan förväntas följa ändringarna å tjänstens vägnar. Vid behov kan behöriga myndigheter erbjuda utbildning och vägledning om de kommande ändringarna. För genomförandet av lagen bereds ett meddelande

som delas till de aktörer som berörs av ändringarna. I kommunikationen satsar man framför allt på att de som lagen förpliktar har på klart i vilken utsträckning de kommer att omfattas av de förpliktande bestämmelserna. Av meddelandet ska dessutom innehållet i påföljderna för brott och försummelse av skyldigheterna framgå. Dessutom ska genomförandet av lagen effektiviseras vid behov genom tolkningsanvisningar till olika myndigheter. Avsikten är dessutom att ordna utbildning om ändringarna till myndigheterna som övervakar hamnarnas avfallshantering.

Då lagens tillämpningsområde utvidgas till småbåtar och fiskefartyg under 45 meter ska båtförare upplysas om de nya bestämmelserna i samband med sjöfartskontroller och andra inspektioner till sjöss samt i samband med evenemang för båtsäkerhet. Detta kommer att beaktas i genomförandet av lagen.

Avsikten är att genomförandet av fartygsavfallsdirektivet även ska stödas genom flera åtgärder som föreslås i Åtgärdsprogrammet för Finlands havsförvaltningsplan 2022–2027. Utarbetandet av åtgärdsprogrammet pågår som bäst under ledning av miljöministeriet och avsikten är att det godkänns hösten 2021. Man strävar efter att effektivisera mottagningen av avfall från fartyg genom åtgärderna som föreslås i åtgärdsprogrammet, genom vilka man bland annat vägleder båtförare och sjöfarare samt hamnar i återvinningen av avfall från fartyg, avlämningen till hamnarnas mottagningsanordningar och avlämning i hamn i övrigt. Avsikten är dessutom att ordna finansiering för att underlätta anskaffningen av småbåtshamnarnas mottagningsanordningsinfrastruktur, särskilt med avseende på sugtömningsanordningar för toalettavatten. I utkastet till åtgärdsprogrammet föreslås också utveckling av tillsynsuppgifterna enligt fartygsavfallsdirektivet genom att utveckla samarbetet mellan myndigheterna.

Konsekvenserna av ändringarna som hänför sig till genomförandet av lagen ska utredas med avseende på deras konsekvenser för nya hamnar som omfattas av bestämmelsen samt för att uppnå målsättningarna med bestämmelsen. Utredningen görs några år efter att bestämmelsen trätt i kraft. Genomförandet av fartygsavfallsdirektivet diskuteras även under ledning av kommissionen samt med unionens andramedlemsstater och intressentgrupper. I artikel 17 i fartygsavfallsdirektivet föreskrivs att kommissionen ska vidta åtgärder för att ordna tillfällen för utbyte av erfarenheter mellan medlemsstaternas nationella myndigheter och experter. Sådana kan särskilt ordnas inom ramarna för undergruppen för mottagningsanordningar i hamn som bereder det europeiska forumet för hållbar sjöfart (ESSF Waste from Ships). Dessutom kommer kommissionen enligt artikel 23.1 i fartygsavfallsdirektivet att utvärdera fartygsavfallsdirektivet under dess fem första tillämpningsår.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

De föreslagna ändringarna i avfallslagen i regeringens proposition 40/2021 rd har en innehållsmässig koppling till denna proposition. Propositionerna är dock inte beroende av varandra och de kan behandlas samtidigt i riksdagen.

Regeringens proposition som ska genomföra kraven i SUP-direktivet om producentansvaret för fiskeredskap som innehåller plast är också under beredning vid miljöministeriet. Den nämnda propositionen avses överlämnas till riksdagen under hösten 2021. Avsikten med propositionen är att i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskriva om insamlingsskyldigheten av fiskeredskap som innehåller plast åtminstone vid några fiskehamnar.

11.2 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till propositionen om andra tilläggsbudgeten år 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Först och främst är finansiering nödvändig för att täcka tilläggsuppgifter som orsakas av Transport- och kommunikationsverket. Effekten av övervakningen enligt fartygsavfallsdirektivet är 2 dagsverken för myndigheten och för utbildningen och rådgivningen av hamnarna är effekten 0,2 dagsverken. Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att utföra övervakningen som förutsätts i direktivet och hamnarnas förmåga att göra anmälningar som förutsätts i direktivet är beroende av tilläggsfinansiering. Effekten av utnämmandet av områden för lastöverföringar och bunkringar är efter att lagen trätt i kraft 0,5 dagsverken av engångsnatur och 0,2 dagsverken i samband med följande utnämmande.

Uppdateringen av datasystemet för miljövarsinformation är nödvändigt för att de ska motsvara ändringarna som förutsätts i fartygsavfallsdirektivet. Kostnaderna för uppdateringen bedöms vara cirka 100 000 euro.

Den till Naturresursinstitutet föreslagna nya uppgift som hänför sig till insamlingen av övervakningsuppgifter avseende volymen och kvantiteten av avfall som insamlats i nätfångsredskap under en fiskeinsats skulle under det första året kräva en finansiering på minst 50 000 euro och därefter dryga 20 000 euro i samband med varje enkät.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)

De kontroller och besiktningar av fartyg och utfärdande av certifikat som avses i 4 a § i lagen om sjöfartsskydd är offentliga förvaltningstjänster. Den föreslagna ändringen innebär att Transport- och kommunikationsverket temporärt ska kunna bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra säkerhetskontroll av fartyg samt utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget. Bemyndigandet gäller kontroll av fartyg både i Finland och utomlands.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får ges endast myndigheter.

Kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor, och huruvida kravet uppfylls måste bedömas från fall till fall varje gång en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför myndighetsorganisationen (se till exempel GrUU 5/2014 rd, s. 3, GrUU 23/2013 rd s. 3, GrUU 10/2013 rd, s. 2/II, GrUU 6/2013 rd och GrUU 53/2010 rd). Vid bedömningen av ändamålsenligheten ska särskild uppmärksamhet fästas dels på förvaltningens effektivitet och övriga interna behov, dels på enskilda personers och sammanslutningars behov. Även förvaltningsuppgiftens art ska beaktas vid bedömningen. Kravet på ändamålsenlighet kan således när det är fråga om uppgifter i samband med produktion av tjänster uppfyllas lättare än t.ex. när det är fråga om att överföra beslutsfattande som gäller en enskild persons centrala rättigheter. Syftet med Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att bemyndiga ett klassificeringssällskap som det godkänt att utföra säkerhetskontroller är att göra processen för

säkerhetskontroll av fartyg ändamålsenligare, förmånligare och effektivare, dock utan att äventyra dess syfte. Säkerhetskontroller som utförs av klassificeringssällskap är vedertagen praxis i många länder, så ändringen förenhetligar också praxisen. Med beaktande av förvaltningsuppgifternas natur är det motiverat att göra en överföring av förvaltningsuppgiften möjlig, eftersom det endast är fråga om mellanliggande och förnyade kontroller av fartyg. Rederierna ska dessutom fortfarande ha möjlighet att också få en säkerhetskontroll utförd av Transport- och kommunikationsverket.

Grundlagsutskottet har i sin tolkningspraxis ansett att tryggande av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning på det sätt som avses i 124 § i grundlagen förutsätter att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (t.ex. GrUU 3/2009 rd, s. 4/II och GrUU 20/2006 rd, s. 2). Genom bestämmelsen understryks betydelsen av utbildning och sakkunskap hos de personer som sköter offentliga förvaltningsuppgifter samt vikten av att den offentliga tillsynen över dem är ordnad på behörigt sätt. Klassificeringssällskapen utför redan ISPS-kontroller och andra motsvarande uppgifter i fråga om andra fartyg än finska samt andra kontroller av finska fartyg enligt internationella konventioner, varför det inte finns skäl att tvivla på klassificeringssällskapens sakkunskap när det gäller denna uppgift. Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över klassificeringssällskap i enlighet med 42 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). I uppgifterna ska klassificeringssällskapen omfattas av samma krav på god förvaltning som myndigheterna, såsom kraven i förvaltningslagen (434/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), skadeståndslagen (412/1974) och språklagen (423/2003).

Som betydande utövning av offentlig makt anses enligt förarbetena till grundlagen och grundlagsutskottets praxis exempelvis rätt att enligt självständig prövning använda maktmedel eller på något annat konkret sätt ingripa i en enskild persons grundläggande fri- och rättigheter (RP 1/1998 rd, s. 180/I, GrUU 22/2014 rd, s. 3–5, GrUU 55/2005 rd, s. 2/II-3/I, GrUU 19/2005 rd, s. 8/II). Utfärdande av certifikat kan inte anses vara en sådan uppgift som enligt grundlagsutskottets praxis innebär betydande utövning av offentlig makt och därför inte kan anförtros någon annan än en myndighet (se till exempel GrUU 30/2014 rd s. 4–5 om personcertifiering). Det är fråga om liknande verksamhet som den besiktningsverksamhet som gäller fordon och där grundlagsutskottet inte haft någonting att invända mot att den ordnas på motsvarande sätt (GrUU 22/2013 rd s. 2). Klassificeringssällskapen sköter också besiktningar och kontroller av fartyg enligt andra lagar som sådana offentliga förvaltningsuppgifter som har kunnat anförtros dem. Den föreslagna utökade omfattningen av förvaltningsuppgiften kan inte anses vara betydande på ett sådant sätt att den förändrar uppgiftens karaktär så att den blir en uppgift som innebär betydande utövning av offentlig makt och som enligt 124 § i grundlagen inte kan anförtros andra än myndigheter.

Vid beredningen av propositionen har på ovan anförda grunder ansetts att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning enligt 72 § i grundlagen.

Kläm

Eftersom fartygsavfallsdirektivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 1 kap. 2 och 3 §, 2 kap. 1, 3–7, 9 och 10 §, 2 a kap., 3 kap. 1 §, 4 kap. 1 § 1 mom., 4 §, 5 § 1 mom., 6 §, 7 § 1 mom. och 8–10 §, 5 kap. 1 och 3–5 § och 7 § 1 mom., 6 kap. 1 §, 2 § 2 mom., 3 och 4 §, 5 § 4 och 5 mom. och 6 §, 7 kap. 1, 2, 4–6 och 6 a §, 7 § 1 och 2 mom., 8 och 9 §, 9 a § 2 mom., 10 § 1 mom., 11, 11 a och 12–15 §, 7 a kap. 1, 2, 2 a och 2 b §, 2 c § 1 mom. och 3–5 §, 8 kap. 4 §, rubriken för 9 kap. samt 9 kap. 1 och 3–8 §, 10 kap. 1–5 §, 11 kap. 1 § 2 mom. och 3 § 1 mom., 12 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 15 och 16 §, 17 § 2 mom. och 18 § samt 13 kap. 1 § 1 mom. och 3 § 2 mom. 1 och 11 punkten och 5 mom.,

av dem 1 kap. 2 §, 2 kap. 3–7 § och 10 §, 4 kap. 1 § 1 mom., 4 §, 5 § 1 mom., 6 §, 7 § 1 mom. och 8–10 §, 5 kap. 1, 3 och 5 §, 6 kap. 1 §, 2 § 2 mom., 5 § 4 och 5 mom. och 6 §, 7 kap. 5 och 6 §, 7 § 1 och 2 mom., 10 § 1 mom., 12, 13 och 15 §, 7 a kap. 3 och 4 §, 9 kap. 7 §, 10 kap. 1–4 § samt 12 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 15 och 16 §, 17 § 2 mom. och 18 § sådana de lyder i lag 990/2018, 1 kap. 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 655/2011, 2 a kap. sådant det lyder i lagarna 275/2017 och 990/2018, 6 kap. 3 och 4 § samt 10 kap. 5 § sådana de lyder i lag 275/2017, 7 kap. 4 och 6 a § sådana de lyder i lag 586/2018, 7 kap. 9 §, 9 a § 2 mom. och 11 a §, 7 a kap. 1 och 2 § samt 9 kap. 5 § sådana de lyder i lag 998/2014, 7 a kap. 2 a och 2 b §, 2 c § 1 mom. och 5 § sådana de lyder i lag 1032/2018, 8 kap. 4 § sådan den lyder i lag 473/2016, 11 kap. 1 § 2 mom. sådant det lyder i lag 581/2018 samt 13 kap. 3 § 5 mom. sådant det lyder i lag 628/2017, samt

fogas till 1 kap. en ny 8 §, till 9 kap. nya 9–11 §, till 10 kap. en ny 6 §, till 12 kap. 6 § ett nytt 3 mom., till 12 kap. 8 § ett nytt 3 mom. och till 12 kap. en ny 19 § som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *MARPOL-konventionen* 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och protokollet av år 1978 till konventionen (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

2) *AFS-konventionen* den i London den 5 oktober 2001 ingångna internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, jämte ändringar,

3) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,

4) *territorialhavet* de områden som avses i 5 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),

5) *territorialvattnen* de områden som avses i 1 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten,

6) *fartyg* varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,

7) *avfall från fartyg* allt avfall, inbegripet lastrester, som uppstår under ett fartygs drift eller under lastning, lossning och rengöring, och som omfattas av tillämpningsområdet för bilagorna I, II, IV, V och VI till MARPOL-konventionen, avfall som samlas i nät under fiskeinsatser och övrigt i 5 § i avfallslagen (646/2011) avsett avfall från fartyg,

8) *fartygsavfallsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG,

9) *direktivet om fartygsavfallsbrott* Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, jämte ändringar,

10) *fartygsåtervinningsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG,

11) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänstleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen,

12) *biodrivmedel* biodrivmedel som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för biobränsleblandningar och i bilaga I till MARPOL-konventionen om transport av laster och energiintensiva bränslen samt sådana blandningar innehållande ovan avsedda biodrivmedel och bränslen som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för transport av energiintensiva bränslen och deras blandningar,

13) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),

14) *skadligt ämne* olja, ämne som klassificerats tillhöra kemikalieförteckningens klass X, Y och Z i MARPOL-konventionen, toalettavfall och fast avfall samt sådan blandning av ämnen där ett icke skadligt ämne har blandats med ett skadligt ämne,

15) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,

16) *nöjesfartyg* alla typer av fartyg, med en skrovlängd på mer än 24 meter och en bruttodräktighet mindre än 500, oavsett typ och drivkraft, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt,

17) *fritidsbåt* alla typer av fartyg, med en skrovlängd på minst 2,5 meter och högst 24 meter, oavsett typ och drivkraft, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt,

18) *småbåtshamn* hamn som huvudsakligen betjänar nöjesfartyg och fritidsbåtar,

19) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009),

20) *luftförorenande ämne* sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL-konventionen i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö,

21) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8' N genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna i området angivna inre territorialvattnen,

22) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,

23) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför territorialvattnen, med undantag av den trafik som avses i 27 punkten,

24) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

25) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga påväxt av oönskade organismer,

26) *fast avfall* alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor till MARPOL-konventionen än bilaga V; till fast avfall hör inte sådan färsk fisk eller delar av färsk fisk som erhållits som följd av fiske som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling som inbegriper transport av fisk och skaldjur till fiskodlingsanstalter och transport av fångad fisk och skaldjur från sådana anstalter till kusten för förädling,

27) *inrikesfart* trafik mellan finländska hamnar, trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland samt trafik mellan Vichrevoj och Viborg,

28) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,

29) *toalettavfall*

a) avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toaletterum,

b) avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar,

c) uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och

d) annat än i underpunkterna a–c avsett avloppsvatten som är blandat med avfall som avses i de underpunkterna,

30) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller som endast ligger i hamn,

31) *lastrester* sådana rester av lastmaterial som finns kvar ombord på däck eller i lastrum eller tankar efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, oberoende av om resterna är våta eller torra eller ansamlade i spolvatten, dock inte lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor,

32) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen och de områden som avgränsas i MARPOL-konventionen,

33) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Finlands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga för export i ett fartygs lasttankar,

34) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med *passagerare* avser alla personer ombord, med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen och andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov och barn som inte fyllt ett år,

35) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt den definition på DMB-typ, frånsett referensen till svavelhalt, som anges i tabell I i standarden ISO 8217,

36) *marin gasolja* alla marina bränslen enligt de definitioner på DMX-, DMA- och DMZ-typer, frånsett referensen till svavelhalt, som anges i tabell I i standarden ISO 8217,

37) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,

38) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 grader Celsius inte överstiger 0,28 megapascal,

39) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

40) *hantering av barlastvatten* sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller

undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment,

41) *barlastvattenkonventionen* den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017) jämte ändringar,

42) *Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en tillbörlig rulla eller dess motsvarighet,

43) *utsläpp* i enlighet med artikel 2 i MARPOL-konventionen varje utsläpp av skadliga ämnen från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning, dock inte dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbotten eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,

44) *utsläppsminskningssmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,

45) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen,

46) *hamn* en plats eller ett geografiskt område vars konstruktioner och utrustning utformats för att möjliggöra mottagning av fartyg, inbegripet nöjesfartyg, fritidsbåtar och fiskefartyg, samt ankarplats inom hamnens jurisdiktion, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små,

47) *hamninnehavare* en juridisk person som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen,

48) *förordningen om hamntjänster* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar,

49) *mottagningsanordning i hamn* en fast, flytande eller rörlig anordning som kan ta emot avfall från fartyg,

50) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,

51) *övervakningsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG jämte ändringar,

52) *inre territorialvattnen* de områden som avses i 3 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten,

53) *insjöområde* sjöar, älvar, åar och kanaler,

54) *insjöfartyg* sådana fartyg i inlandssjöfart som avses i artikel 3 c i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, samt fartyg som har beviljats unionscertifikat för inlandssjöfart enligt artikel 6 i det direktivet,

55) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

56) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet,

57) *den ekonomiska zonen* den i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) avsedda ekonomiska zonen,

58) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,

59) *kvävekontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av Internationella sjöfartsorganisationen enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen,

- 60) *preparat* blandningar av två eller flera ämnen,
61) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamtheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,
62) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,
63) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,
64) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk.

3 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartyg som färdas på finskt vattenområde eller i den ekonomiska zonen. Bestämmelser om undantag från lagens tillämpning på insjöområdet och i inrikes fart finns nedan i denna lag.

På finska fartyg tillämpas denna lag också utanför finskt vattenområde och den ekonomiska zonen.

Bestämmelserna i 9 och 10 kap. tillämpas på mottagning av avfall som genereras vid normal drift av fartyg. Efter det att sådant avfall överförts från fartyget till land tillämpas avfallslagen på avfallet.

Bestämmelserna i 9 och 10 kap. tillämpas inte på

- 1) Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg eller
- 2) hamnar som betjänar passagerarfartyg i inrikestrafik med en dödvikt som understiger 1 350 ton och vid vilka fartygen i fråga inte avlämnar avfall, förutsatt att de fartyg som besöker hamnarna i fråga har ett avfallshanteringsavtal i någon annan hamn.

Denna lag tillämpas inte på sådant utsläpp av skadliga ämnen enligt artikel 2.3 b ii i MARPOL-konventionen som direkt orsakas av utforskning, utvinning eller därmed förenad, icke landbaserad bearbetning av havsbottens mineraltillgångar.

8 §

Platser och områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små

Följande platser och områden betraktas som i 2 § 46 punkten avsedda platser och områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små:

- 1) sådana platser och områden avsedda för mottagning av fritidsbåtar som har färre än 25 båtplatser eller i anslutning till vilka det finns färre än 25 platser för vinterförvaring av fritidsbåtar,
- 2) detaljhandelsföretags och förplägnadsrörelsens bryggor som endast används för uträttande av ärenden eller under tiden för uträttande av ärenden vid detaljhandelsföretaget eller förplägnadsrörelsen i fråga,
- 3) platser och områden avsedda endast för mottagning av sådana farkoster som inte omfattas av registreringsplikten enligt 110 § i sjötrafiklagen,

4) sådana konstruktioner på ett i 75 § i markanvändnings- och bygglagen avsett samnyttjoområde i en stranddetaljplan som möjliggör förtöjning av fritidsbåtar och som uteslutande används av delägarna i strandlaget,

5) platser och områden som huvudsakligen är avsedda för förtöjning av fartyg avsedda för trafikering till bostadsfastigheter eller fritidsfastigheter, när avfallshanteringen för fastigheterna i fråga ordnas av kommunen,

6) sådana platser och områden avsedda för mottagning av fiskefartyg som endast används av en enskild yrkesutövare, och

7) andra motsvarande platser och områden.

Närmare bestämmelser om när platser och områden som avses i 1 mom. 7 punkten betraktas som platser och områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små får utfärdas genom förordning av statsrådet.

2 kap.

Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar

Utsläpp till vatten av olja eller oljehaltig blandning från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt i Europeiska unionens rättsakter.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. är det förbjudet att till vatten släppa ut oljehaltig blandning från fartygets maskinrum via filtreringsanläggningen för slagvatten på insjöområdet eller i territorialvattnen inom en zon på högst fyra sjömil avstånd från närmaste land.

Utsläppsförbudet och utsläppsbegränsningen enligt 1 och 2 mom. gäller även utsläpp till vatten på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen av kolväten som har med olja eller oljehaltiga blandningar jämförbara egenskaper och av andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyget. Utsläppsförbudet och utsläppsbegränsningen gäller dock inte utsläpp från utländska fartyg till vatten i den ekonomiska zonen av kolväten som har med olja eller oljehaltiga blandningar jämförbara egenskaper eller av andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyget.

Inga tillsatser av vatten, kemikalier eller andra ämnen får göras i oljeutsläpp i syfte att kringgå utsläppsbegränsningar.

3 §

Konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen

Varje fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera ska i maskinrummet ha sådana anordningar, konstruktioner och arrangemang för förhindrande av oljeutsläpp som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt detta moment i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

Finska fartyg vars längd är minst 24 meter och bruttodräktighet mindre än 400 ska ha antingen en tank för insamling av slagvatten eller anordningar som motsvarar de modeller Transport- och kommunikationsverket har godkänt och som garanterar att utflödet har ett oljeinnehåll som utan utspädning inte överskrider 15 miljondelar.

Transport- och kommunikationsverket kan på de villkor som anges i bilaga I till MARPOL-konventionen besluta om andra än i 1 eller 2 mom. avsedda anordningars, konstruktioners eller arrangemangs likvärdighet med de anordningar som avses i 1 eller 2 mom., om de är lika effektiva som de anordningar, konstruktioner eller arrangemang som avses i 1 eller 2 mom.

Det är förbjudet att på finska fartyg föra olja i tankar för om kollisionsskottet.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg

Oljetankfartygens konstruktion och anordningar ska motsvara kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 jämte ändringar.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om likvärdighet och på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt 1 mom. i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner den beredskapsplan som avses i 1 mom. för ett finskt fartyg.

6 §

Oljedagbok

På oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 ska fartygets befälhavare eller, under befälhavarens tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska på oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och på andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 fartygets befälhavare eller, under befälhavarens tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok över maskinutrymmena.

Transport- och kommunikationsverket ska fastställa formuläret för oljedagboken i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket ska utarbeta ett formulär för oljedagboken för oljetankfartyg med en bruttodräktighet under 150 i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket och, när ett finskt fartyg ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska oljedagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar med stöd av detta moment ska genomföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

Oljedagboken ska hållas på en plats där den är lätt tillgänglig för granskning, och den ska sparas i tre år efter det att den sista anteckningen har gjorts i den.

7 §

IOPP-certifikat

Oljetankfartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska i fråga om konstruktion och anordningar uppfylla vad som föreskrivs i bilaga I till MARPOL-konventionen. Som ett bevis på detta ska fartyget ha ett internationellt oljeskyddscertifikat (*IOPP-certifikat*).

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

9 §

Borrplattformar och andra plattformar

På de i bilaga I till MARPOL-konventionen avsedda fasta och flytande plattformar som används för utforskning och utvinning av havsbottnens mineraltillgångar och för därmed förknippad bearbetning utanför kusten och på andra plattformar ska följande tillämpas:

- 1) 1 kap. 6 § 2 mom., som gäller blandning av skadliga ämnen,
- 2) 1–4 § i detta kapitel, vilka gäller oljeutsläpp och förhindrande av sådana, och
- 3) 6 § 2–4 mom. i detta kapitel, som gäller oljedagbok över maskinutrymmen.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter, i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsbegränsningar som gäller oljehaltiga blandningars hantering, egenskaper och ursprung samt användningen av fartyg, borrarplattformar och andra plattformar.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) undantag, likvärdighet och modellerna för anordningar för behandling av utflödets oljeinnehåll och förflyttning av vätskor när det gäller de krav som i 3 och 4 § i detta kapitel ställs på fartyg, borrarplattformar och andra plattformar,
- 2) innehåll och uppställning i fråga om beredskapsplaner enligt 5 § i detta kapitel,
- 3) formuläret för oljedagboken enligt 6 § i detta kapitel, och
- 4) formuläret för IOPP-certifikatet enligt 7 § i detta kapitel.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och fartyg i inrikes fart.

2 a kap.

Överföring av skadlig och farlig last samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat

1 §

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas på överföringar av skadliga ämnen som transporteras som last, av gods i fast form i bulk som är skadligt för den marina miljön sådant det definieras i bihang I till bilaga V i MARPOL-konventionen och av farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen samt på leveranser av marina bränslen, av gas eller andra bränslen med låg flampunkt som används som bränsle som avses i den internationella koden om säkerhet för fartyg som använder gas eller andra bränslen med låg flampunkt och av biodrivmedel från ett fartyg till ett annat.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas inte på sådana i 1 mom. avsedda överföringar eller leveranser som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när överföringarna eller leveranserna utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas inte på överföringar eller leveranser som utförs av Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg.

2 §

Områden som anvisats för överföring och leverans av bränsle

I 1 § avsedda överföringar av last och leveranser av bränsle får endast utföras i hamnområden samt inom särskilda utsedda områden på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Fortsstyrelsen, Tullen, Trafikledsverket, räddningsmyndigheten vid det lokala räddningsväsendet och leverantören av fartygstrafikservice de områden som avses i 1 mom. samt för och publicerar en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som nämns i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

3 §

STS-plan och lasthanteringsmanual

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföringar av oljelast (*STS-operation*) mellan oljetankfartyg till sjöss ska ha en plan för överföring av oljelast (*STS-plan*) som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner STS-planen för ett finskt fartyg.

Ett fartyg som deltar i en överföring eller leverans som avses ovan i 1 §, dock inte i STS-operationen, ska beskriva anvisningarna för ifrågavarande överföring eller leverans i lasthanteringsmanualen.

4 §

Skyldighet att anmäla överföring och leverans från ett fartyg till ett annat

Fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare ska underrätta

1) Tullen om sin plan att genomföra en överföring eller leverans som avses i 1 § på finskt vattenområde genom en anmälan i det i 20 a § i lagen om fartygsservice avsedda elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten,

2) leverantören av fartygstrafikservice om sin plan att genomföra en överföring eller leverans som avses i 1 § inom den ekonomiska zonen genom en anmälan på det sätt som avses i 1 punkten eller genom annan elektronisk informationsförmedling.

Anmälan enligt i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade överföringen eller leveransen.

I anmälan enligt 1 mom. om i 1 § avsedda överföringar av laster och avfall och leveranser av bränsle ska det ingå närmare uppgifter som föreskrivs genom en med stöd av 7 § utfärdad förordning av statsrådet.

Om alla de uppgifter som avses i 3 mom. undantagsvis inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad överföring eller leverans, ska det fartyg som lossar lasten minst 48 timmar före den planerade överföringen eller leveransen underrätta de aktörer som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra den. De i 3 mom. avsedda uppgifterna ska lämnas till de ovannämnda aktörerna så snart som möjligt. Om uppgifterna om överföringen eller leveransen ändras innan den planerade överföringen eller leveransen utförs, ska detta omedelbart anmälas på det sätt som avses i 1 mom. och de uppdaterade uppgifterna bifogas till anmälan.

Tullen och leverantören av fartygstrafikservice ska omedelbart förmedla informationen om den anmälan som avses i 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket och till de andra myndigheter som nämns i 2 § 2 mom. På anmälan tillämpas dessutom 22 a § i lagen om fartygstrafikservice när det är fråga om överföring och leverans på finskt vattenområde, och på STS-operationer inom den ekonomiska zonen tillämpas vad som i den lagen föreskrivs om leverantören av fartygstrafikservice.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön eller fartygstrafiksäkerheten förbjuda en planerad enskild överföring eller leverans som avses i 1 §.

5 §

Person med övergripande tillsynsansvar för överföring eller leverans

För varje fartyg som används för överföring eller leverans som avses i 1 § ska det finnas en person som har det övergripande tillsynsansvaret för överföringen eller leveransen.

Den person som har det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer ska ha i bilaga I till MARPOL-konventionen fastställd behörighet att utföra alla de uppgifter som STS-operationerna omfattar.

6 §

Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder

Trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot överföringar och leveranser som avses i 1 § svarar för de kostnader som orsakats Gränsbevakningsväsendet och räddningsmyndigheten vid det lokala räddningsväsendet för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med överföringen eller leveransen.

7 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

För att verkställa detta kapitel, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om

1) arrangemang och begränsningar, inklusive beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa, i samband med överföringar och leveranser som avses i 1 § i detta kapitel i finskt vattenområde och den ekonomiska zonen, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och den ekonomiska zonen, och

2) de uppgifter som ska fogas till en i 4 § 3 mom. i detta kapitel avsedd anmälan.

Transport- och kommunikationsverket får i fråga om tillämpningen av detta kapitel, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter om

1) i 2 § i detta kapitel avsedda områden inom territorialvattnen och den ekonomiska zonen,

2) det praktiska utförandet av överföringar och leveranser på finskt vattenområde och den ekonomiska zonen, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och den ekonomiska zonen, och

3) innehållet i STS-planen.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområden och fartyg i inrikes fart.

3 kap.

Oljeutsläppsavgift

1 §

Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift

För brott mot förbudet i 2 kap. 1 § mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning eller med dessa till sina egenskaper jämförbara kolväten och andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyg i finska vattenområden eller i den ekonomiska zonen påförs en påföljdsavgift (*oljeutsläppsavgift*), om inte omfattningen och verkningarna av utsläppet ska betraktas som ringa. För brott mot utsläppsförbudet som begås av utländska fartyg i genomfart i den ekonomiska zonen påförs dock oljeutsläppsavgift endast om utsläppet medför omfattande skada eller risk för omfattande skada på den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på naturtillgångar i Finlands territorialhav eller den ekonomiska zonen.

Oljeutsläppsavgiften påförs den fysiska eller juridiska person som vid tidpunkten för överträdelsen är fartygets ägare eller redare. Oljeutsläppsavgiften får inte påföras fartygets ägare, om denne påvisar att en redare har använt fartyget i ägarens ställe vid tidpunkten för överträdelsen.

I ett partrederi ansvarar redarna solidariskt för oljeutsläppsavgiften.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, Tullens, Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg.

4 kap.

Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

1 §

Klassificeringen av skadliga flytande ämnen

På transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z vilka avses i regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen ska bestämmelserna i den bilagan tillämpas.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

Kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z enligt 1 § ska uppfylla kraven på kemikalietankfartyg enligt bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner fartygsspecifika effektivitetstest av finska kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får bevilja dispens och på skriftlig ansökan bevilja undantag när det gäller kraven enligt 1 mom. samt bestämma om likvärdighet på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

Kemikalietankfartyg med en bruttodräktighet på minst 150 ska ha en sådan beredskapsplan för marin förorening med skadliga flytande ämnen som uppfyller vad som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

6 §

Lasthanteringsmanual

Befälhavaren eller, under dennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra en lasthanteringsmanual om länsning och rengöring av fartyget på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner ett finskt fartygs lasthanteringsmanual på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL-konventionen.

7 §

Lastdagbok

Befälhavaren eller, under dennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra lastdagbok över driftåtgärder som gäller lasten och misstag som sker vid utsläpp av lasten på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

8 §

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller kraven enligt Internationella sjöfartsorganisationens regler för sjötransport av farliga flytande kemikalier eller enligt organisationens regler för transport av kemikalier i bulk.

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller alla krav på fartyg av typ 3 enligt Internationella sjöfartsorganisationens internationella kemikaliebulkkod, med undantag av

kravet på lasttankarnas placering, på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska till ett finskt fartyg på skriftlig ansökan utfärda ett certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda certifikat till ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

9 §

Lossning av last och övervakning av rengöring av tankar

Ett kemikalietankfartygs befälhavare ansvarar för att skadliga flytande ämnen lossas, tankar och rörledningar rengörs, tvättvatten töms och anteckningar i lastdagboken görs i enlighet med bestämmelserna i bilaga II till MARPOL-konventionen och Helsingforskonventionen.

I hamnar där skadliga flytande ämnen lastas eller lossas ska det finnas av Transport- och kommunikationsverket bemyndigade inspektörer som kontrollerar att lastningen och lossningen av last som hör till olika klasser, rengöringen av tankarna och rörledningarna, anteckningarna i lastdagboken och övriga därmed jämförbara åtgärder utförs i enlighet med denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den och i enlighet med bilaga II till MARPOL-konventionen och Helsingforskonventionen. Fartygets trafikidkare eller ägare ska stå för kostnaderna för kontrollerna.

Fartygets agent ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om lossning i hamn av ett skadligt flytande ämne som hör till klass X eller Y enligt kemikalieförteckningen i MARPOL-konventionen. Anmälan ska göras i god tid, om möjligt minst 48 timmar före den avsedda lossningen.

På tankspolning och ventilation av lastrummen i fartyg tillämpas bestämmelserna i bilaga II till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja dispens från tankspolning och utfärda bestämmelser om ventilation av lastrester i enlighet med den bilagan.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i områden utanför dessa om följande:

- 1) klassificeringen av skadliga flytande ämnen enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) utsläppsbegränsningar enligt 2 och 9 § i detta kapitel när det gäller lossning av last, krav på tankspolning, koncentrationer i spolvatten, övervakning av tankrengöring, ventilation av lastutrymmen och förhållanden vid utsläpp av spolvatten, och
- 3) krav enligt 4 § i detta kapitel på kemikalietankfartygens konstruktion.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om

- 1) undantag, dispens och likvärdighet enligt 4 § i detta kapitel,
- 2) beredskaps- och fartygsplaner enligt 5 § i detta kapitel,
- 3) lasthanteringsmanualer enligt 6 § i detta kapitel,
- 4) lastdagboken enligt 7 § i detta kapitel, och
- 5) certifikat enligt 8 § i detta kapitel.

De bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och fartyg i inrikes fart.

5 kap.

Förhinderande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar

Utsläpp till vatten av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga IV till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska unionens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner för finska fartygs del den i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens anvisningar uträknade fartygsspecifika utsläppshastigheten med vilken obehandlat toalettavfall får släppas ut i vattnet från fartyget på ett avstånd av mer än 12 sjömil från närmaste land i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen.

3 §

Krav som gäller fartygs system för toalettavfall

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Med undantag för fritidsbåtar ska finska fartyg som är försedda med toalett, även om fartygen inte uppfyller de kriterier som anges i 1 mom., uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner på skriftlig ansökan ett finskt fartygs reningsverk för toalettavfall eller ett fartygs system för finfördelning och desinficering av toalettavfall, förutsatt att de uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter i fråga om konstruktionen av och andra egenskaper hos uppsamlingstankar för avloppsvatten på fartyg som trafikerar territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen.

4 §

Krav som gäller fritidsbåtar

Fritidsbåtar med toalett ska utrustas med toalettanordningar för toalettavfall i enlighet med regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen så att fartyget i funktion har en uppsamlingstank eller behandlingsanläggning för toalettavfall som uppfyller vad som föreskrivs i MARPOL-konventionen. Vattenklosetterna på fritidsbåtar ska vara kopplade till uppsamlingstanken eller behandlingsanläggningen.

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg i internationell fart ska ha ett internationellt föroreningskyddscertifikat för avloppsvatten (*ISPP-certifikat*) i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda ISPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

7 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga IV till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning för toalettavfall enligt 1 § i detta kapitel,
 - 2) vilket slag av toalettavfall som ska anses ha behandlats på det sätt som avses i 1 § i detta kapitel,
 - 3) kraven på fartyg och fritidsbåtar enligt 3 och 4 § i detta kapitel, och
 - 4) undantag från utsläppsförbud enligt 6 § i detta kapitel.
-

6 kap.

Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar

Utsläpp till vatten av fast avfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga V till MARPOL-konventionen, i Helsingforskonventionen eller i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket får i enlighet med bilaga V till MARPOL-konventionen typgodkänna sådana anordningar för sönderdelning av fast avfall vars användning medger tillämpning av de lindrigare bestämmelser om kvittblivning av fast avfall i vattnet som avses i bilaga V till MARPOL-konventionen.

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Kraven enligt reglerna 4 och 6 i bilaga V till MARPOL-konventionen om att fartyg ska vara under gång ska inte tillämpas på avlägsnande av matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL-konventionen avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3–6 i den bilagan i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska avfattas på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på antingen engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 100, fartyg certifierade för transport av minst 15 personer samt fasta och flytande plattformar ska ha en i bilaga V till MARPOL-konventionen avsedd avfallshanteringsplan om minskning och behandling av fast avfall. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Besättningen ska följa avfallshanteringsplanen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

Transport- och kommunikationsverket ska fastställa formuläret för avfallsdagboken i enlighet med bilaga V till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får på skriftlig ansökan, i enlighet med bilaga V till MARPOL-konventionen i enskilda fall bevilja undantag från kravet att föra avfallsdagbok.

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i 1 § i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) typgodkännanden som gäller sådana sönderdelningsanordningar som behövs för att följa den begränsning enligt 1 § i detta kapitel som gäller utsläpp av fast avfall, och
- 2) formuläret för fartygets avfallsdagbok enligt 5 § i detta kapitel.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och fartyg i inrikes fart.

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg

1 §

Förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen

Utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvatten och den ekonomiska zonen på det sätt som föreskrivs i bilaga VI till MARPOL-konventionen, i Helsingforskonventionen eller i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens rättsakter.

2 §

Förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg

Utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg får i enlighet med 15 § förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen eller Finlands övriga internationella förpliktelser eller Europeiska unionens rättsakter.

4 §

Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall

De utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i detta kapitel tillämpas inte på

- 1) utsläpp som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv,
- 2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäligen åtgärder för att förhindra eller minimera utsläppet har vidtagits efter skadan eller efter att utsläppet har observerats och redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligt har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa,
- 3) sådana dieselmotorer i fartyg som seglar i ett kvävekontrollområde som omfattas av utsläppsbegränsningarna för kvävekontrollområdet men som inte uppfyller dessa begränsningar eller som kan använda såväl gas som flytande bränsle, i enlighet med regel 13.5 i bilaga VI till MARPOL-konventionen då villkoren i regeln är uppfyllda.

5 §

Krav på fartygens anordningar

Fartygets dieselmotor och dess avgasreningssystem och avgasreningssmetoder ska uppfylla kraven i Europeiska unionens rättsakter. Om dieselmotorns uteffekt överstiger 130 kilowatt, ska avgasreningssystemet och avgasreningssmetoderna också uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket och ett godkänt klassificeringssällskap som verket bemyndigat ska på skriftlig ansökan godkänna finska fartygs dieselmotorer och deras avgasreningssystem och avgasreningssmetoder, förutsatt att de uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får bestämma om likvärdighet utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt och på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja undantag i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

6 §

IAPP-certifikat

Fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet på minst 400 ska ha ett internationellt luftskyddscertifikat (*IAPP-certifikat*) som anger att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IAPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

6 a §

Anteckningar som ska göras i ett fartygs maskindagbok

I ett fartygs maskindagbok ska de uppgifter som krävs i regel 13 i bilaga VI till MARPOL-konventionen antecknas i fråga om dieselmotorer som har ett certifikat enligt vilket dieselmotorn uppfyller utsläppsbestämmelserna för både nivå II och III i bilaga VI till MARPOL-konventionen för en minimering av kväveoxidutsläppen såväl när fartyget anländer till eller lämnar ett med regel 13 i bilaga VI till MARPOL-konventionen överensstämmande kontrollområde för nivå III för en minimering av kväveoxidutsläppen som när en dieselmotors on/off-läge för nivå II eller III för en minimering av kväveoxidutsläppen ändras inom ett sådant område.

7 §

Kvalitetskrav på bränsle

Marina bränslen ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder i 9 a § avsedd utsläppsminskningsmetod som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

8 §

Bestämningsmetoder för bränslen

Marina bränslens överensstämmelse med kraven ska bestämmas med metoder som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska unionens rättsakter.

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som stämmer överens med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov på bränslet. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Åtgärder som gäller bränsle ska antecknas i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

9 a §

Utsläppsminskningmetoder

De utsläppsminskningmetoder som används på finska fartyg godkänns genom iakttagande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen.

10 §

Försök med nya utsläppsminskningmetoder

Försök med nya utsläppsminskningmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

11 §

Avfallsförbränning på fartyg

Förbränning ombord på ett fartyg av avfall som uppstår vid fartygets normala drift är förbjuden på finskt vattenområde.

Förbränning av avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift är i den ekonomiska zonen och på finska fartyg också utanför den ekonomiska zonen tillåten endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Bestämmelser om de ämnen vars förbränning på fartyg är förbjuden i den ekonomiska zonen och på finska fartyg även utanför den ekonomiska zonen finns i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

Ett fartygs avfallsförbränningsugn ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

11 a §

Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen

Sådana leverantörer av marina bränslen som levererar marina bränslen i Finland ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om att de utövar sådan verksamhet.

Leverantörer av marina bränslen ska lämna ett fartyg i internationell fart ett överlåtelsebevis för bränsle i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter. Beviset ska åtföljas av ett förseglat bränsleprov som tagits i enlighet med den bilagan och som en företrädare för det mottagande fartyget har undertecknat.

Leverantören av det marina bränslet ska spara en kopia av överlåtelsebeviset för bränsle i minst tre år från det att beviset utfärdades.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullen ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyller kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prov tas på bränslelager och distributionsstationer för bränsle. Tullen analyserar proven och rapporterar resultatet till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att de krav som gäller på fartyg befintliga bränslen som är avsedda att bli använda eller är i användning följs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

12 a §

Övervakning av marina bränslen som levereras till fartyg

Utöver vad som föreskrivs i 12 § ovan om övervakning av marina bränslen inom sjöfarten övervakar Tullen att kraven på svavelhalt i bränslen som används inom sjöfarten iakttas genom att ta prov i samband med bränsleleveranser som utförs av sådana i Finland registrerade leverantörer och som minst tre gånger under de senaste 12 månaderna påvisats leverera bränsle som inte överensstämmer med specifikationen på överlåtelsebeviset för bränsle. Tullen analyserar proven och rapporterar resultaten till Transport- och kommunikationsverket.

Bränsleleverantörer som avses i 1 mom. ska underrätta Tullen om varje bränsleleverans till fartyg minst 24 timmar före den planerade leveransen.

Bestämmelser om Gränsbevakningsväsendets handräckning till Tullen finns i 77 § i gränsbevakningslagen (578/2005).

Bränsleleverantörer som avses i 1 mom. ska ersätta myndigheternas kostnader för provtagningen och analyseringen.

13 §

Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen är skyldiga att ge Transport- och kommunikationsverket information om tillgången till och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen.

Transport- och kommunikationsverket ska rapportera om marina bränslen till Europeiska kommissionen och till Internationella sjöfartsorganisationen samt svara för informationsutbytet om marina bränslen i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

14 §

Temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle

Miljöministeriet får på skriftlig ansökan bevilja temporära undantag från de krav på bränslekvalitet som följer av detta kapitel. Undantagen ska då beviljas i enlighet med de grunder som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter. Ett undantag får gälla i högst sex månader åt gången.

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om följande:

- 1) förbud och begränsning av utsläpp enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) förbud och begränsning av utsläpp enligt 2 § i detta kapitel,
- 3) utsläppskrav i fråga om fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningssmetoder samt utsläpp till vatten från avgasreningssystemen enligt 5 § i detta kapitel,
- 4) undantag som får beviljas från kraven på överensstämmelse när det gäller fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningssmetoder enligt 5 § i detta kapitel,
- 5) IAPP-certifikatet enligt 6 § i detta kapitel,
- 6) kvalitetskrav på fartygsbränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7–9 § i detta kapitel,
- 7) utsläppsminskningsmetoder enligt 9 a § i detta kapitel och godkännande av dem,
- 8) försök med nya reningssmetoder enligt 10 § i detta kapitel,
- 9) i 11 § i detta kapitel avsedda ämnen vars förbränning är förbjuden i den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen,
- 10) verksamhetsidkares skyldighet enligt 10 och 13 § i detta kapitel att lämna uppgifter om bränslekvantiteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultatet av försök med nya reningssmetoder i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel,
- 11) provtagning och analysering som avses i 12 och 12 a § i detta kapitel,
- 12) rapportering av uppgifter som avses i 12 och 12 a § i detta kapitel till Transport- och kommunikationsverket, och
- 13) närmare grunder för temporära undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 § i detta kapitel.

Genom förordning av statsrådet utfärdas även bestämmelser om till vilken myndighet de i 1 mom. 10 punkten avsedda uppgifterna ska lämnas.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om

1) i 5 § 3 mom. i detta kapitel avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers samt avgasreningssystem och avgasreningssmetoders överensstämmelse med kraven,

2) anteckningar i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok enligt 9 § 2 mom. i detta kapitel.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och fartyg i inrikes fart.

Fartygs energieffektivitet

1 §

Krav på fartygs energieffektivitet

För varje fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Värdet på fartygets uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 §

SEEMP-plan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (*SEEMP-plan*) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen. Planen kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem.

2 a §

Ändringar i SEEMP-planer till följd av datainsamlingssystemet för bränsleförbrukning

Ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska samla in de uppgifter som ska sändas till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning från och med kalenderåret 2019 på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

SEEMP-planerna för i 1 mom. avsedda fartyg ska före utgången av 2018 innehålla en beskrivning enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen av metoden för insamling av uppgifterna om bränsleförbrukningen och förfarandena för rapportering av uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 1 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget.

2 b §

Uppgifter som ska lämnas

Fartyg som avses i 2 a § 1 mom. ska sammanställa uppgifterna om bränsleförbrukningen och ge in dem till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Dessa uppgifter ska

1) sammanställas i slutet av varje kalenderår och ges in inom tre månader från utgången av kalenderåret i fråga, eller

2) sammanställas och ges in på fartygets överföringsdag eller så snart efter den som det i praktiken är möjligt, om fartyget mitt i ett kalenderår överförs från en förvaltning till en annan, från en redare till en annan eller från en förvaltning och en redare till en annan.

Ett fartyg ska på begäran till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ge in de specificerade uppgifter som ligger till grund för de uppgifter som sänds till databasen över fartygs bränsleförbrukning och i andra situationer än de som avses i 1 mom. 2 punkten hålla uppgifterna lätt tillgängliga i minst tolv månader från utgången av det berörda kalenderåret på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Uppgifterna om bränsleförbrukning ska verifieras.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska sända de verifierade uppgifterna till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning. Verket ska se till att uppgifterna ges in till Internationella sjöfartsorganisationen senast en månad efter utfärdande av en försäkran om överensstämmelse för fartyget på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 c §

Försäkran om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning utfärda en försäkran om överensstämmelse för fartyget förutsatt att uppgifterna rapporterats i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

- 1) inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller
- 2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 2 b § 1 mom. 2 punkten.

En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Försäkran ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

3 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (*IEE-certifikat*) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IEE-certifikat för finska fartyg förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

4 §

Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet

Transport- och kommunikationsverket beslutar om undantag enligt regel 19 i bilaga VI till MARPOL-konventionen i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om följande:

- 1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

- 2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 § i detta kapitel.
- Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om
- 1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,
 - 2) upprättande av SEEMP-planer,
 - 3) IEE-certifikat,
 - 4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 2 b § 3 mom. i detta kapitel och förfarandena för verifiering.

8 kap.

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhinderande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

4 §

Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten

Barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i detta kapitel tillämpas inte på

- 1) fritidsbåtar vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är åtta kubikmeter,
- 2) fartyg som huvudsakligen används för sjöräddning och vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är åtta kubikmeter,
- 3) Gränsbevakningsväsendets fartyg,
- 4) fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde eller den ekonomiska zonen,
- 5) fartyg som byggts före år 1990 och som tillhandahåller Trafikledsverket isbryartjänster på basis av avtal, eller på fartyg som tillhandahåller Trafikledsverket isbryartjänster på basis av fördrag.

9 kap.

Hur avfall tas emot i hamn

1 §

Mottagningsanordningar för avfall i hamn

Hamninnehavaren ska se till att det i hamnen finns tillräckliga mottagningsanordningar som har kapacitet att ta emot avfallet från fartyg som normalt använder hamnen, med beaktande av

- 1) hamnanvändarnas operativa behov,
 - 2) hamnens storlek och geografiska läge,
 - 3) den typ av fartyg som anlöper hamnen, och
 - 4) eventuella undantag som föreskrivs i 10 kap. 5 §.
- Hamninnehavaren ska se till att hamnen har separata mottagningsanordningar för åtminstone följande avfall:
- 1) oljehaltigt avfall,
 - 2) avfall som innehåller skadliga flytande ämnen,
 - 3) toalettavfall,
 - 4) använda batterier och ackumulatorer,

- 5) el- och elektronikavfall,
- 6) bioavfall,
- 7) fiberförpackningsavfall,
- 8) plastförpackningsavfall,
- 9) glasförpackningsavfall,
- 10) metallförpackningsavfall och annat metallavfall av liten storlek,
- 11) annat fast avfall än det som avses i 4–10 punkten,
- 12) sådant avfall från avgasrening vars utsläpp i miljön är förbjudet enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen.

För anskaffning och användning av mottagningsanordningarna för sådana skadliga flytande ämnen som avses i 2 mom. 2 punkten samt för transport och behandling av avfall och blandningar svarar importören eller annan mottagare eller exportören eller annan avsändare av det ämne som ska transporteras.

Vad som i 2 mom. föreskrivs om mottagningsanordningar för avfall gäller inte hamnar som enbart betjänar passagerarfartyg i inrikes fart med en dödvikt som understiger 1350 ton.

Hamninnehavaren ska säkerställa att mottagningsanordningarna i hamn fungerar klanderfritt och att anordningar som är ur funktion repareras utan dröjsmål.

3 §

Hur avfall tas emot i fiskehamnar

Vad som föreskrivs i 1 § 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte hamnar som huvudsakligen används av fiskefartyg som avses i 1 kap. 2 § 22 punkten (*fiskehamn*).

4 §

Hur avfall tas emot i småbåtshamnar

Vad som föreskrivs i 1 § 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte småbåtshamnar.

Småbåtshamninnehavaren ska se till att småbåtshamnen har tillräckliga separata mottagningsanordningar åtminstone för toalettavfall och blandat kommunalt avfall.

Innehavaren av en småbåtshamn där båtarna huvudsakligen är förtöjda längre än tre nätter ska dock se till att småbåtshamnen har tillräckliga separata mottagningsanordningar för åtminstone följande avfall:

- 1) oljehaltigt avfall,
- 2) toalettavfall,
- 3) blandat kommunalt avfall,
- 4) farligt avfall.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 och 3 mom. och i 1 § 1 mom. får innehavaren av en småbåtshamn ordna mottagningen av avfall genom att avtala om användarrätt av en mottagningsanordning som finns i närområdet på rimligt avstånd. I ett sådant fall ska småbåtshamnen tillhandahålla för hamnanvändarna lätt tillgänglig information om arrangemanget i fråga och mottagningsanordningens läge och öppettider. Vid dimensionering av avfallsmottagningen i småbåtshamnar ska även hamnanvändare från andra småbåtshamnar beaktas.

5 §

Avfallshanteringsplan för hamn

Hamninnehavaren ska göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall.

Hamnens avfallshanteringsplan ska beskriva mottagningen, insamlingen, lagringen, behandlingen och återvinningen av avfall från fartyg samt övrig avfallshantering. Avfallshanteringsplanen ska dessutom beskriva belopp och beräkningsgrunder för de avgifter som tas ut hos fartygen. Avfallshanteringsplanen ska beskriva de säkerhetsåtgärder som ska vidtas vid avfallshanteringen av avfall från fartyg om dessa inte har beskrivits i någon annan plan för hamnverksamheten som godkänts av behöriga myndigheter. Vid utarbetandet av hamnens avfallshanteringsplan ska hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen beaktas.

Om småbåtshamnen har ett i 4 § 3 mom. avsett avtal om användarrätt till en mottagningsanordning ska innehållet i det avtalet beskrivas i hamnens avfallshanteringsplan.

Hamnen kan göra upp en gemensam avfallshanteringsplan med en hamn som är belägen på samma geografiska område. I avfallshanteringsplanen ska behovet och tillgången till mottagningsanordningarna fastställas separat för vardera hamnen.

När avfallshanteringsplanen har godkänts ska hamnen iaktta den. Dessutom ska åtgärder som behövs för genomförandet av avfallshanteringen och mottagningsanordningarnas skick övervakas, observerade brister avhjälpas utan dröjsmål och avfallshanteringsverksamheten kontinuerligt utvecklas.

6 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för bedömning och godkännande för den närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde hamnen är belägen. Avfallshanteringsplanen för en småbåtshamn och en sådan fiskehamn där den årliga lossade fångsten understiger 20 000 kilogram ska dock läggas fram för bedömning och godkännande hos miljövårdsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.

Hamninnehavaren ska uppdatera avfallshanteringsplanen och lägga fram den för bedömning och godkännande för den enligt 1 mom. behöriga myndigheten med högst fem års mellanrum. Dessutom ska avfallsplanen uppdateras och läggas fram för bedömning och godkännande för den behöriga myndigheten om det sker en betydande förändring i hamnens verksamhet eller i kvaliteten, kvantiteten eller hanteringen av det avfall som avlämnas i hamnen.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i detta kapitel och 10 kap. och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljövårdsmyndigheten kan i samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen meddela föreskrifter om behövliga mottagningsanordningar och om på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas samt om andra frågor om det behövs för genomförandet av planen.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljövårdsmyndigheten föra in en anteckning om planen i datasystemet för miljövårdsinformation enligt 222 § i miljöskyddslagen (527/2014). Den myndighet som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska sända ett registerutdrag över anteckningen till hamninnehavaren.

7 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaldigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de innehavare och användare av fartyg som använder hamnen och deras företrädare, behöriga myndigheter samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska, innan det läggs fram för godkännande, under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängligt på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare följande uppdaterade uppgifter om avfallshanteringen i hamnen elektroniskt så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information:

- 1) var mottagningsanordningen för varje kajplats är belägen och, när så är relevant, dess öppettider,
- 2) en förteckning över fartygsavfall som hanteras av hamnen,
- 3) en förteckning över kontaktställen, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som tillhandahålls,
- 4) en beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall, och
- 5) en beskrivning av avgiftssystemet, inklusive principerna för bestämmande av avgifterna samt avgiftsbeloppen.

En hamninnehavare, som registrerats i systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice, ska dessutom rapportera de uppgifter som avses i 2 mom. till det i övervakningsdirektivet avsedda systemet för informationsutbyte inom sjöfarten.

8 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Mottagningen av sådant fartygsgenererat avfall som avses i 1 § ska ordnas så att fartygen eller andra parter som deltar i avlämning eller mottagning av avfall inte orsakas onödigt dröjsmål.

Fartygets trafikidkare eller ägare eller någon annan som deltagit i avlämning eller mottagning av avfall har rätt till ersättning för skador som orsakats denne av onödigt dröjsmål enligt vad som föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974).

9 §

Rapportering om brister i hamnarnas mottagningsanordningar för avfall

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Internationella sjöfartsorganisationen om påstådda brister i mottagningsanordningarna för avfall i en finländsk hamn i enlighet med vad som föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet, om det gäller sådana påstådda brister som rapporterats av en annan medlemsstat av Internationella sjöfartsorganisationen. Transport- och kommunikationsverket ska rapportera påstådda brister i mottagningsanordningarna för avfall i hamnar utanför Finland till hamnstatens myndigheter och till Internationella sjöfartsorganisationen i enlighet med vad som föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet.

10 §

Insamling och rapportering av uppgifter om volymen av och mängden avfall som i samband med fiskeinsatser samlas i håvfångstredskap

Naturresursinstitutet ska samla in uppgifter om volymen av och mängden avfall som samlas i håvfångstredskap under fiskeinsatser och rapportera uppgifterna till Europeiska kommissionen.

11 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter och denna lag utfärdas närmare bestämmelser om följande:

- 1) mottagningsanordningar i hamn enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) arrangemang för mottagning av avfall i reparationshamnar enligt 2 § i detta kapitel,
- 3) arrangemang för mottagning av avfall i fiskehamnar enligt 3 § i detta kapitel,
- 4) arrangemang för mottagning av avfall i småbåtshamnar enligt 4 § i detta kapitel,
- 5) struktur och innehåll i hamnens avfallshanteringsplan enligt 5 § i detta kapitel,
- 6) information enligt 7 § 2 mom. i detta kapitel och rapportering av uppgifter enligt 3 mom. i den paragrafen, och
- 7) metoder för insamling av övervakningsuppgifter om volymen av och mängden avfall som samlas i håvfångstredskapet under fiskeinsatser och formatet för rapporteringen enligt 10 § i detta kapitel.

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av avfall från fartyg

Finska fartyg som anlöper en hamn i Östersjöområdet eller inom Europeiska unionen och fartyg som inte är finska och som anlöper en hamn inom finskt territorium ska, innan de lämnar hamnen, till de mottagningsanordningar för avfall som finns i hamnen avlämna allt sitt fartygsgenererade avfall i enlighet med de lossningsbestämmelser som grundar sig på MARPOL-konventionen.

Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn, ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas till den mottagningsanordning i fråga om vilken hamninnehavaren i enlighet med 9 kap. 4 § 4 mom. avtalat om användning.

Med avvikelse från 1 mom. kan fartyget fortsätta sin färd till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfall om

- 1) fartyget har tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som genererats och kommer att genereras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn,
- 2) fartyget endast vistas på hamnens ankarplats och där mindre än 24 timmar, eller
- 3) fartyget endast vistas på hamnens ankarplats och väderförhållanden är svåra.

Trots vad som föreskrivs i 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, om det på grundval av tillgänglig information inte kan fastställas att fartygets nästa anlöpshamn har tillräckliga mottagningsanordningar, eller om nästa anlöpshamn är okänd.

Fartygets befälhavare ansvarar för att de skyldigheter som föreskrivs i detta kapitel eller med stöd av det iakttas på fartyget.

2 §

Förhandsanmälan av avfall

När ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller en person som bemyndigats av befälhavaren lämna innehavaren av anlöpshamnen en förhandsanmälan om avfall från fartyget enligt bilaga 2 till fartygsavfallsdirektivet via det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Anmälan ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten, eller omedelbart vid avfärden från den föregående hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till den hamnen, ska anmälan lämnas omedelbart då kännedom fås om vilken den slutliga anlöpshamnen är. Informationen ska bevaras ombord i elektroniskt format åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för behöriga myndigheter i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fartyg som endast vistas på hamnens ankarplatser eller fartyg som används för hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

3 §

Avfallsavlämningskvitto

Operatören av mottagningsanordningen i den hamn där avfallet avlämnats ska fylla i och lämna fartygets befälhavare avfallsavlämningskvittot utan onödigt dröjsmål. Kvittot ska innefatta uppgifter som räknas upp i bilaga 3 till fartygsavfallsdirektivet.

Kravet enligt 1 mom. tillämpas dock inte på hamnar som endast kan ta emot fartyg med en dödvikt på mindre än 1 350 ton och som har obemannade mottagningsanordningar. I samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen ska hamnen meddela huruvida planen uppfyller förutsättningarna för undantag. Då ska den myndighet som godkänner hamnens avfallshanteringsplan meddela hamnens namn och position via SafeSeaNet-systemet som avses i 1 kap 2 §. Uppgifterna meddelas dock endast för de hamnar som anlöps av fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet.

Befälhavaren på ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet eller någon som denne bemyndigat för uppgiften ska före avgång eller så snart avfallsavlämningskvittot har mottagits rapportera informationen på kvittot genom det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Informationen på avfallsavlämningskvittot ska ombord på fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet finnas tillgänglig i minst två år tillsammans med tillämplig oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, och ska på begäran läggas fram för den behöriga myndigheten i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 och 3 mom. tillämpas inte på fartyg som används i hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

4 §

Avgifter för avfall från fartyg

Hamninnehavaren ska ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för avfallshanteringen av alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om fartyget lämnar avfall i hamnen eller inte eller hur mycket avfall fartyget avlämnar i hamnen. Avgifterna ska täcka de indirekta administrativa kostnaderna och hanteringen av följande fartygsavfall:

- 1) oljehaltigt avfall, med undantag av lastrester,
- 2) toalettavfall, och

3) fast avfall, inklusive avfall som samlas i håvfångstredskapen under fiskeinsatser, med undantag av lastrester.

Avgift tas dock ut på grundval av den avlämnade avfallstypen och avfallsmängden

1) för kostnader som orsakas av avlämning av avfall som avses i 1 mom. om den avlämnade avfallsmängden överskrider den maximala lagringskapacitet som avses i en statsrådsförordning som utfärdats med stöd av 6 §,

2) för avfall från avgasreningssystem, och

3) för den del av kostnaderna som inte täcks av avgiften enligt 1 mom.

Avgifterna ska vara rimliga och grundas på kostnader som orsakas av tillgängliga anordningar i hamnen och på tjänster som hamnen tillhandahåller. Hamninnehavaren ska meddela belopp och beräkningsgrund för avgiften som tas ut av fartyget. Avgifterna får differentieras

1) enligt fartygets typ, kategori och storlek,

2) om tjänsterna tillhandahålls utanför hamnens normala öppettider, eller

3) enligt hur farligt avfallet är.

På avgifterna ska det beviljas nedsättning om det är fråga om fartyg som är i drift inom när sjöfart eller om fartyget använder anordningar, metoder eller sådant bränsle av hög kvalitet som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller att avfallet kan återvinnas.

Avgifterna kan ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen eller i annan avgift som tas ut för nyttjanderätt till hamnen.

Avgift enligt 1 mom. tas inte ut hos de fartyg som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 5 § har befriat från obligatorisk avlämning av avfall från fartyg, för fartyg som används i hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster eller för fartyg som endast vistas på hamnens ankarplatser.

5 §

Befrielse från den obligatoriska avlämningen, anmälningsskyldigheten och avgifterna

Transport- och kommunikationsverket kan på skriftlig ansökan medge fartyg befrielse från den obligatoriska avlämningen av avfall från fartyg, från anmälan av avfall från fartyg och lastrester som avses i 2 § och befrielse från avgifter som tas ut för avfall från fartyg som avses i 4 § vid finska hamnar som ligger längs dess rutt. För att befrielse ska kunna medges krävs det att

1) fartyget är i trafik som baseras på en offentliggjord eller planerad lista över avgångs- och ankomsttider mellan fastställda hamnar eller återkommande överfarter som utgör en vedertagen tidtabell,

2) fartyget minst en gång varannan vecka gör upprepade likadana resor med samma fartyg mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp,

3) fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal, med ett kompetent företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen, som hamnen har godkänt och som har meddelats till alla hamnar som ligger vid fartygets rutt, samt har avfallsavlämningskvitton, och

4) arrangemanget inte har negativ inverkan på den marina miljön, sjösäkerheten, hälsan eller boende- eller arbetsförhållandena ombord på fartygen.

Befrielse beviljas för viss tid och för högst fem år åt gången.

Transport- och kommunikationsverket ska tillhandahålla fartyget som medges befrielse enligt 1 mom. ett intyg om undantag enligt bilaga 5 till fartygsavfallsdirektivet. Transport- och kommunikationsverket ska underrätta de berörda hamnarna som ligger på fartygets rutt och övriga hamnar om befrielsen. Transport- och kommunikationsverket ska även meddela uppgifterna i intyget om undantag genom systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice.

Trots den beviljade befrielsen får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har genererats och som kommer att genereras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.

6 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

- 1) tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses i 1 § 3 mom. 1 punkten, 4 § 2 mom. 1 punkten och 5 § 4 mom. i detta kapitel,
- 2) de grunder enligt vilka avfallets farlighet enligt 4 § 3 mom. i detta kapitel bedöms, och
- 3) de grunder på vilka fartyg ska beviljas nedsättning på avgifterna enligt 4 § 4 mom. i detta kapitel.

11 kap.

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg på finskt vattenområde eller den ekonomiska zonen olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska befälhavaren anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice eller, utanför finskt vattenområde eller den ekonomiska zonen, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är denne skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

3 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också utanför dessa områden om följande:

- 1) sättet att anmäla oljeskador och fara för oljeskada enligt 1 § i detta kapitel, och
- 2) sättet att anmäla utsläpp av andra skadliga ämnen och fara för sådana utsläpp enligt 2 § i detta kapitel.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, de kommunala miljövårdsmyndigheterna, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

2 §

Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller

- 1) fartyg, dess konstruktion och last,
 - 2) fartygsbränsle och dess kvalitet,
 - 3) utsläpp från fartyg till luft och vatten,
 - 4) skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg,
 - 5) fartygens utrustning,
 - 6) användningen av fartyg,
 - 7) fartygets certifikat och andra handlingar,
 - 8) fartygsbefälhavarens och den övriga besättningens anmälningsskyldighet,
 - 9) skyldigheten för fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet att avlämna avfall från fartyget i hamn och förhandsanmälan om avfallet, och
 - 10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.
-

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken på territorialvattnen och den ekonomiska zonen skyldigheten enligt 10 kap. 1 § för fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn.

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken på insjövattnen och territorialvattnen skyldigheten enligt 10 kap. 1 § för fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn.

15 §

Administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna och Tullen får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag

1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som strider mot bestämmelserna eller föreskrifterna,

2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt än vad som avses i 1 punkten,

3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses i 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna och Tullen får förena ett förbud eller föreläggande som de meddelat med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande.

17 §

Tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta åtgärder när ett fartyg bryter mot sin skyldighet att avlämna avfall i hamn eller släpper ut miljöförstörande ämnen

Om Gränsbevakningsväsendet eller Transport- och kommunikationsverket observerar att ett fartyg släppt ut olja eller skadliga flytande ämnen inom finskt vattenområde, inom den ekonomiska zonen eller på öppet hav, ska myndigheten i fråga anmäla utsläppet till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat och framföra begäran till fartygets flaggstat om att vidta åtgärder med anledning av utsläppet såsom föreskrivs i direktivet om fartygsavfallsbrott.

18 §

Rapportering till Europeiska kommissionen

Transport- och kommunikationsverket ska vart tredje år lämna en rapport till Europeiska kommissionen om hur Finlands behöriga myndigheter har tillämpat direktivet om fartygsavfallsbrott.

19 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, närings-, trafik- och miljöcentralernas, Gränsbevakningsväsendets, Tullens och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

1 §

Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar

Bestämmelser om avgifter för myndighetsprestationer och myndigheters kontrollåtgärder enligt denna lag finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Grunderna för avgiften till kommunen anges i en taxa som kommunen godkänt. För myndighetsuppgifter som närings-, trafik- och miljöcentralen ska sköta enligt 9 kap. 6 § kan det tas ut avgifter i enlighet med grunder som ska motsvara de grunder som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten.

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

1) utsläppsförbud eller utsläppsbegränsning enligt 2 kap. 1 § av olja, oljehaltiga blandningar eller av kolväten som har med olja eller oljehaltiga blandningar jämförbara egenskaper och av andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyg,

11) skyldighet att sörja för mottagningsanordningar i hamn enligt 9 kap. 1–4 §,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *miljöskyddsförseelse i sjöfart* dömas till böter.

För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms även den fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att ha en förteckning över farliga material enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen och en i 7 kap. 11 a § avsedd leverantör av marina bränslen som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar den specifikation som meddelats i det i den paragrafen avsedda överlåtelsebeviset för bränsle, eller levererat ett bränsleprov som inte tagits på det sätt som föreskrivs i den paragrafen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 2 a kap. 2 § om områden som anvisats för överföringar och leverans av bränsle tillämpas från och med den 1 januari 2022. På områden som anvisats för utförande av STS-operationer ska 2 a kap. 1 § i den lydelse som gällde vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas till och med den 31 december 2021.

På mottagningsanordningar för avfall i hamn, arrangemang för mottagning av avfall i fiskehamnar och arrangemang för mottagning av avfall i småbåtshamnar tillämpas till och med den 31 december 2021 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. På godkännande av avfallshanteringsplanen för en hamn tillämpas till och med den 31 december 2022 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

På beräkningsgrunderna för avgifter för avfall från fartyg tillämpas till och med den 31 december 2021 de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. När det gäller befrielse från den obligatoriska avlämningen, anmälningsskyldigheten och avgifterna ska de

bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas till och med den 31 december 2022.

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 2 § 20 och 45 punkten, 17 §, 29 § 3 mom. och 91 § 12 punkten, av dem 2 § 20 punkten, 17 § och 29 § 3 mom. sådana de lyder i lag 946/2018 och 2 § 45 punkten sådan den lyder i lag 169/2019, samt fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 198/2018, 946/2018, 169/2019 och 783/2019, en ny 2 a- och en ny 13 b-punkt, till lagen ett nytt 5 a kap. och till 91 § en ny 11 punkt, i stället för den 11 punkt som upphävts genom lag 879/2014, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

2 a) *den delegerade förordningen* kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/411 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg vad avser säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor,

13 b) *stabilitetsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg,

20) *ro-ro-passagerarfartyg* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller lastutrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till den delegerade förordningen,

45) *traditionsfartyg* ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i småskalig kommersiell trafik i inrikes fart och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,

17 §

Likvärdigheter

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter som tillåter tillämpningen av regler som motsvarar reglerna i den delegerade förordningen, om de motsvarande reglerna är minst lika effektiva som reglerna i den delegerade förordningen.

29 §

Eftergifter

Transport- och kommunikationsverket ska informera IMO om eftergifter enligt 1 mom.

5 a kap.

Ro-ro-passagerarfartygs stabilitet

34 a §

Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

Fartyg som omfattas av stabilitetsdirektivets tillämpningsområde ska uppfylla de stabilitetskrav som föreskrivs i det direktivet.

För genomförande av stabilitetsdirektivet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och besluta om havsområden som uppfyller vad som föreskrivs i stabilitetsdirektivet och på vilka ro-ro-passagerarfartygen regelbundet trafikerar till eller från hamnarna samt den signifikanta våghöjden på områdena i fråga.

34 b §

Certifikat

Transport- och kommunikationsverket beviljar certifikat för ro-ro-passagerarfartyg som seglar under finländsk flagg och som uppfyller de särskilda stabilitetskrav som fastställs i artikel 6 i stabilitetsdirektivet och i bilaga I till det.

Certifikatet är giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett havsområde med samma eller lägre signifikanta våghöjder.

34 c §

Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder

Om ett rederi som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska nyttjas i trafiken i fråga under en kortare period som understiger ett kalenderår, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken senast en månad innan dessa fartyg börjar nyttjas i denna trafik. Om det emellertid på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg som ersättning för ett annat fartyg i reguljär trafik för att säkerställa kontinuitet i trafiken tillämpas 17 e § 3 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Om ett rederi önskar bedriva reguljär säsongstrafik under kortare tidsperioder som inte överstiger sex månader per år, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta senast tre månader innan denna trafik börjar bedrivas.

Om säsongstrafik som bedrivs under en kortare period sker under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än den som fastställts för havsområdet i fråga vid trafik året runt, får Transport- och kommunikationsverket, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i bilaga I till stabilitetsdirektivet, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att bestämma vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod ska fastställas genom avtal mellan de medlemsstater i Europeiska unionen eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och de stater utanför Europeiska unionen där trafikens ändpunkter är belägna.

En förutsättning för att bedriva säsongstrafik under en kortare period är att det ro-ro-passagerarfartyg som nyttjas för sådan trafik har ett i 34 b § föreskrivet certifikat.

91 §

Fartygssäkerhetsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

- _____
- 11) bryter mot förbudet i 34 § att använda fartyget,
 - 12) försummar att iaktta de särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som föreskrivs i 34 a § 1 mom. eller de föreskrifter som avses i 2 mom. i den paragrafen,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fartygssäkerhetsförseelse* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fartygsregisterlagen (512/1993) 20, 27 och 31 §, av dem 20 och 31 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 310/2018, som följer:

20 §

Registreringsansökan

Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i registret ska göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.

Av ansökan ska framgå

- 1) det fartyg som ansökan om registrering eller inskrivning av äganderätten gäller,
- 2) ägarens namn,
- 3) övriga uppgifter som ska antecknas i registret om de inte framgår av bilagorna till ansökan, samt

- 4) ägarens, dennes representants eller ombuds telefonnummer samt den postadress till vilken meddelanden i ärendet kan sändas.

Sökanden ska förete behövlig utredning över lagligheten av sitt förvärv. De handlingar som förvärvet grundar sig på ska fogas till ansökan i original eller avskrift som har bestyrkts av notarius publicus.

Sökanden kan även förete en avskrift av den ursprungliga handlingen som utredning över lagligheten av förvärvet. Den ursprungliga handlingen eller en handling som bestyrkts av notarius publicus ska dock företes för myndigheten senast en månad efter det att ansökan om inskrivning av äganderätten i registret borde ha gjorts.

Om fartygets tidigare ägares förvärv inte har antecknats i registret, ska sådan utredning över den tidigare ägarens äganderätt företes som skulle behövas för inskrivning av den tidigare ägarens förvärv. Utredning över tidigare ägares äganderätt behöver dock inte företes om fartyget har sålts på exekutiv auktion.

27 §

Avslående av ansökan

En i 20 § avsedd ansökan ska avslås, om

- 1) utredning som avses i 20 § 3–5 mom. inte har företetts och kungörelse enligt 25 § inte har begärts,
- 2) överlåtaren inte hade rätt att överlåta fartyget och en anteckning om detta hade gjorts i registret före överlåtelsen, eller
- 3) det finns något annat hinder för registreringen av fartyget eller inskrivningen av äganderätten än de som avses i 1 och 2 punkten.

31 §

Avregistrering av fartyg

RP 71/2021 rd

Om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen.

Om den i registret antecknade fartygsägaren inte uppfyller sin skyldighet enligt 20 § 4 mom., ska registermyndigheten avföra fartyget ur registret.

Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret antecknade ägaren tillfälle att bli hörd.

Den i registret antecknade ägaren ska utan dröjsmål underrättas om registermyndighetens beslut att avregistrera fartyget.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) en ny 4 a § som följer:

4 a §

Säkerhetskontroller som utförs av klassificeringssällskap

Transport- och kommunikationsverket får bemyndiga ett i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) avsett, av verket erkänt klassificeringssällskap att utföra sådana säkerhetskontroller som avses i förordningen om sjöfartsskydd. Dessutom får verket bemyndiga ett sådant klassificeringssällskap att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget.

På anställda hos klassificeringssällskap som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför säkerhetskontroller som avses i det momentet och utfärdar ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 1 § 1 mom., sådant det lyder i lag 914/2016,
och
fogas till lagen en ny 14 a § som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på utrustning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG, nedan *utrustningsdirektivet*.

14 a §

Ändring av fartygets användningsändamål

Vad som i 14 § föreskrivs om fartyg som från att segla under en sådan stats flagg som inte hör till Europeiska unionen övergår till finsk flagg tillämpas även på sådant fartyg som på grund av ändrat användningsändamål beviljats säkerhetscertifikat med stöd av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 29 april 2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 1 kap. 2 och 3 §, 2 kap. 1, 3–7, 9 och 10 §, 2 a kap., 3 kap. 1 §, 4 kap. 1 § 1 mom., 4 §, 5 § 1 mom., 6 §, 7 § 1 mom. och 8–10 §, 5 kap. 1 och 3–5 § och 7 § 1 mom., 6 kap. 1 §, 2 § 2 mom., 3 och 4 §, 5 § 4 och 5 mom. och 6 §, 7 kap. 1, 2, 4–6 och 6 a §, 7 § 1 och 2 mom., 8 och 9 §, 9 a § 2 mom., 10 § 1 mom., 11, 11 a och 12–15 §, 7 a kap. 1, 2, 2 a och 2 b §, 2 c § 1 mom. och 3–5 §, 8 kap. 4 §, rubriken för 9 kap. samt 9 kap. 1 och 3–8 §, 10 kap. 1–5 §, 11 kap. 1 § 2 mom. och 3 § 1 mom., 12 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 15 och 16 §, 17 § 2 mom. och 18 § samt 13 kap. 1 § 1 mom. och 3 § 2 mom. 1 och 11 punkten och 5 mom., av dem 1 kap. 2 §, 2 kap. 3–7 § och 10 §, 4 kap. 1 § 1 mom., 4 §, 5 § 1 mom., 6 §, 7 § 1 mom. och 8–10 §, 5 kap. 1, 3 och 5 §, 6 kap. 1 §, 2 § 2 mom., 5 § 4 och 5 mom. och 6 §, 7 kap. 5 och 6 §, 7 § 1 och 2 mom., 10 § 1 mom., 12, 13 och 15 §, 7 a kap. 3 och 4 §, 9 kap. 7 §, 10 kap. 1–4 § samt 12 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 15 och 16 §, 17 § 2 mom. och 18 § sådana de lyder i lag 990/2018, 1 kap. 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 655/2011, 2 a kap. sådant det lyder i lagarna 275/2017 och 990/2018, 6 kap. 3 och 4 § samt 10 kap. 5 § sådana de lyder i lag 275/2017, 7 kap. 4 och 6 a § sådana de lyder i lag 586/2018, 7 kap. 9 §, 9 a § 2 mom. och 11 a §, 7 a kap. 1 och 2 § samt 9 kap. 5 § sådana de lyder i lag 998/2014, 7 a kap. 2 a och 2 b §, 2 c § 1 mom. och 5 § sådana de lyder i lag 1032/2018, 8 kap. 4 § sådan den lyder i lag 473/2016, 11 kap. 1 § 2 mom. sådant det lyder i lag 581/2018 samt 13 kap. 3 § 5 mom. sådant det lyder i lag 628/2017, samt
fogas till 1 kap. en ny 8 §, till 9 kap. nya 9–11 §, till 10 kap. en ny 6 §, till 12 kap. 6 § ett nytt 3 mom., till 12 kap. 8 § ett nytt 3 mom. och till 12 kap. en ny 19 § som följer:

Gällande lydelse

1 kap

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *MARPOL 73/78 protokollet* av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
2) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets

Föreslagen lydelse

1 kap

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med:
1) *MARPOL-konventionen* 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och protokollet av år 1978 till konventionen (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
2) *AFS-konventionen* den i London den 5 oktober 2001 ingångna internationella konventionen om kontroll av skadliga

Gällande lydelse

marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,

3) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

4) *AFS-konventionen* internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, ingånget i London den 5 oktober 2001, jämte ändringar,

5) *barlastvattenkonventionen den i London den 13 februari 2004* ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, jämte ändringar,

6) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,

7) *fartygsåtervinningsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG,

8) *territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),*

9) *insjöområdet* sjöar, älvar, åar och kanaler,

10) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet,

11) *ekonomisk zon det havsområde som anges i lagen* om Finlands ekonomiska zon (1058/2004),

Föreslagen lydelse

påväxthindrande system på fartyg, jämte ändringar,

3) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,

4) *territorialhavet de områden som avses i 5 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),*

5) *territorialvattnen de områden som avses i 1 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten,*

6) *fartyg varje sjöburet färdmedel*, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,

7) *avfall från fartyg allt avfall, inbegripet lastrester, som uppstår under ett fartygs drift eller under lastning, lossning och rengöring, och som omfattas av tillämpningsområdet för bilagorna I, II, IV, V och VI till MARPOL-konventionen, avfall som samlas i nät under fiskeinsatser och övrigt i 5 § i avfallslagen (646/2011) avsett avfall från fartyg,*

8) *fartygsavfallsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG,

9) *direktivet om fartygsavfallsbrott* Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, jämte ändringar,

10) *fartygsåtervinningsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG,

11) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005)

Gällande lydelse

12) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8"N genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna angivna inre territorialvattnen,

13) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL 73/78,

14) *internationell fart* trafik mellan *utländska* hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten, med undantag av den trafik som avses i 15 punkten,

15) *inrikesfart* trafik mellan finländska hamnar; *med inrikes fart jämföras trafik* till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och *trafik* mellan Vichrevoj och Viborg,

16) *fartyg varje sjöburet fartyg*, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,

17) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk,

18) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

19) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med

Föreslagen lydelse

avsedda VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen,

12) *biodrivmedel biodrivmedel som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för biobränsleblandningar och i bilaga I till MARPOL-konventionen om transport av laster och energiintensiva bränslen samt sådana blandningar innehållande ovan avsedda biodrivmedel och bränslen som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för transport av energiintensiva bränslen och deras blandningar,*

13) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),

14) *skadligt ämne* olja, ämne som klassificerats tillhöra kemikalieförteckningens klass X, Y och Z i MARPOL-konventionen, toalettavfall och fast avfall samt sådan blandning av ämnen där ett icke skadligt ämne har blandats med ett skadligt ämne,

15) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,

16) *nöjesfartyg* alla typer av fartyg, med en skrovlängd på mer än 24 meter och en bruttodräktighet mindre än 500, oavsett typ och drivkraft, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt,

17) *fritidsbåt* alla typer av fartyg, *med en skrovlängd på minst 2,5 meter* och högst 24 meter, oavsett typ och drivkraft, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och *som inte används yrkesmässigt,*

18) *småbåtshamn hamn som huvudsakligen betjänar nöjesfartyg och fritidsbåtar,*

19) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42

Gällande lydelse

passagerare avser alla personer med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och barn som inte fyllt ett år,

20) fritidsbåt ett fartyg avsett för sport eller rekreation, oavsett fartygets typ eller drivkraft,

21) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,

22) *insjöfartyg* ett sådant fartyg i inlandssjöfart som avses i artikel 3 c i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, samt ett fartyg som har beviljats unionscertifikat för inlandssjöfart enligt artikel 6 i det direktivet, (30.12.2019/1537)

23) *Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en sakenlig rulla eller dess motsvarighet,

24) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),

25) *fartygsavfall allt avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift, inklusive oljigt avfall från maskinrummet, toalettavfall och fast avfall; fartygsavfall omfattar dock inte lastrester,*

26) *skadligt ämne* olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall; om ett skadligt ämne blandas med ett ämne som inte är skadligt, anses även blandningen vara ett skadligt ämne,

Föreslagen lydelse

punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009),

20) *luftförorenande ämne* sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL-konventionen i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö,

21) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8' N genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna i *området* angivna inre territorialvattnen,

22) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,

23) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och *utländska* hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför territorialvattnen, med undantag av den trafik som avses i 27 punkten,

24) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

25) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga *påväxt av oönskade organismer*,

26) *fast avfall* alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller

Gällande lydelse

27) *lastrester sådana rester av lastmaterial i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lastats eller lossats,*

28) *utsläpp* i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78 varje utsläpp av skadliga ämnen från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning; **med utsläpp avses inte i denna lag** dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbotten eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,

29) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamenheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,

30) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

31) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,

Föreslagen lydelse

periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor till MARPOL-konventionen än bilaga V; till fast avfall hör inte sådan färsk fisk eller delar av färsk fisk som erhållits som följd av **fiske** som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling som inbegriper transport av fisk och skaldjur till fiskodlingsanstalter och transport av fångad fisk och skaldjur från sådana anstalter till kusten **för förädling**,

27) *inrikesfart* trafik mellan finländska hamnar, **trafik** till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland samt **trafik** mellan Vichrevoj och Viborg,

28) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,

29) *toalettavfall*:

a) avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toaletterum;

b) avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar;

c) uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och

d) annat än i **underpunkterna a–c avsett avloppsvatten som är blandat med avfall som avses i de underpunkterna**,

30) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller som endast ligger i hamn,

31) *lastrester sådana rester av lastmaterial som finns kvar ombord på däck eller i lastrum eller tankar efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, oberoende av om resterna är våta eller torra eller ansamlade i spolvatten, dock*

Gällande lydelse

32) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck),

33) *skadligt flytande ämne ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL 73/78 hör till klasserna X, Y och Z,*

34) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,

35) *preparat blandningar* av ett eller flera ämnen,

36) *toalettavfall*

a) avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toaletterum,

b) avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar,

c) uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och

d) annat avloppsvatten som är blandat med sådant avfall,

37) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,

38) *fast avfall* alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra

Föreslagen lydelse

inte lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor,

32) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvatten och de områden som avgränsas i MARPOL-konventionen,

33) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Finlands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga *för export* i ett fartygs lasttankar,

34) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta *fler än* 12 passagerare och där man med *passagerare* avser alla personer ombord, med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen och andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov och barn som inte fyllt ett år,

35) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt den definition på DMB-typ, fränsett referensen till svavelhalt, som anges i tabell I i standarden ISO 8217,

36) *marin gasolja* alla marina bränslen enligt de definitioner på DMX-, DMA- och DMZ-typer, fränsett referensen till svavelhalt, som anges i tabell I i standarden ISO 8217,

37) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,

38) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 grader Celsius inte överstiger 0,28 megapascal,

Gällande lydelse

bilagor till MARPOL 73/78 än bilaga V; till fast avfall hör inte sådan färsk fisk eller delar av färsk fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling som inbegriper transport av fisk, även skaldjur, till fiskodlingsanstalter och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling,

39) *luftförorenande ämne* sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL 73/78 i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö

40) *bränsle* brännolja som används i fartygets huvudmotorer eller hjälpmotorer,

41) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Finlands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga **för export** i ett fartygs lasttankar,

42) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,

43) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMB-typ i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt,

Föreslagen lydelse

39) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

40) *hantering av barlastvatten* sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment,

41) *barlastvattenkonventionen* den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (**FördrS 38/2017**), jämte ändringar,

42) *Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en tillbörlig rulla eller dess motsvarighet,

43) *utsläpp* i enlighet med artikel 2 i MARPOL-konventionen varje utsläpp av skadliga ämnen från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning, dock inte dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbotten eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,

Gällande lydelse

44) *marin gasolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMX-, DMA- och DMZ-typer i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt,

45) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL 73/78,

46) *kvävekontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL 73/78,

47) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn,

48) *utsläppsminskningssmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,

49) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga påväxt av oönskade organismer,

50) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att

Föreslagen lydelse

44) *utsläppsminskningssmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,

45) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av **Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)** enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen,

46) *hamn* en plats eller ett geografiskt område **vars konstruktioner och utrustning utformats för att möjliggöra mottagning av fartyg, inbegripet nöjesfartyg, fritidsbåtar och fiskefartyg, samt ankarplats inom hamnens jurisdiktion, dock** inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små,

47) *hamninnnehavare* en juridisk person som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen,

48) *förordningen om hamntjänster* **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar,**

49) *mottagningsanordning i hamn* **en fast, flytande eller rörlig anordning som kan ta emot avfall från fartyg,**

50) *sediment materia* **som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,**

Gällande lydelse

kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

51) *hantering av barlastvatten* sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment,

52) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,

53) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänstleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen,

54) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009),

55) *reguljär trafik att ett fartyg upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en finsk hamn som ligger vid den rutt för vilken det ansöks om undantag avseende den obligatoriska avlämningen,*

56) *hamn* en plats eller ett geografiskt område med sådan utrustning att där huvudsakligen kan tas emot fartyg, inklusive fiskefartyg och fritidsbåtar, *dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarrantal och avfallsmängder är små,*

57) *hamninnehavare* den som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen.

Föreslagen lydelse

51) *övervakningsdirektivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG jämte ändringar,*

52) *inre territorialvatten de områden som avses i 3 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten,*

53) *insjöområde* sjöar, älvar, åar och kanaler,

54) *insjöfartyg* sådana fartyg i inlandssjöfart som avses i artikel 3 c i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG, samt fartyg som har beviljats unionscertifikat för inlandssjöfart enligt artikel 6 i det direktivet,

55) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

56) *finskt vattenområde* territorialvatten och insjöområdet,

57) *den ekonomiska zonen* den i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) avsedda ekonomiska zonen,

58) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,

59) *kvävekontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av Internationella

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

sjöfartsorganisationen enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen,

60) *preparat* blandningar av två eller flera ämnen,

61) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamenheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,

62) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

63) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,

64) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk.

3 §

3 §

Tillämpningsområde

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartyg som färdas på finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon. Om undantag från lagens tillämpning på insjöområdet och i inrikes fart föreskrivs nedan i denna lag.

Denna lag tillämpas på finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

Denna lag tillämpas på mottagning av avfall som genereras vid normal drift av fartyg. Efter det att sådant avfall överförts från fartyget till land tillämpas avfallslagen (646/2011) på avfallet.

(nytt 4 mom.)

Denna lag tillämpas på fartyg som färdas på finskt vattenområde eller i den ekonomiska zonen. Bestämmelser om undantag från lagens tillämpning på insjöområdet och i inrikes fart finns nedan i denna lag.

På finska fartyg tillämpas denna lag också utanför finskt vattenområde och den ekonomiska zonen.

Bestämmelserna i 9 och 10 kap. tillämpas på mottagning av avfall som genereras vid normal drift av fartyg. Efter det att sådant avfall överförts från fartyget till land tillämpas avfallslagen på avfallet.

Bestämmelserna i 9 och 10 kap. tillämpas inte på

1) Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg eller hamnar, med under 50 båtplatser eller i

Gällande lydelse

Denna lag tillämpas inte på sådant utsläpp av skadliga ämnen enligt artikel 2.3 b ii i MARPOL 73/78 som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, icke landbaserad bearbetning av havsbottens mineraltillgångar.

(nytt 8 §)

Föreslagen lydelse

samband med vilka det finns vinterförvaringsplatser för under 50 småbåtar

2) hamnar som betjänar passagerarfartyg i inrikestrafik med en dödvikt som understiger 1 350 ton och vid vilka fartygen i fråga inte avlämnar avfall, förutsatt att de fartyg som besöker hamnarna i fråga har ett avfallshanteringsavtal i någon annan hamn.

Denna lag tillämpas inte på sådant utsläpp av skadliga ämnen enligt artikel 2.3 b ii i MARPOL-konventionen som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, icke landbaserad bearbetning av havsbottens mineraltillgångar.

8 §

Platser och områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små

Följande platser och områden betraktas som i 2 § 46 punkten avsedda platser och områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små:

1) sådana platser och områden avsedda för mottagning av fritidsbåtar som har färre än 25 båtplatser eller i anslutning till vilka det finns färre än 25 platser för vinterförvaring av fritidsbåtar,

2) detaljhandelsföretags och förplägnadsrörelser bryggor som endast används för uträttande av ärenden eller under tiden för uträttande av ärenden vid detaljhandelsföretaget eller förplägnadsrörelsen i fråga,

3) platser och områden avsedda endast för mottagning av sådana farkoster som inte omfattas av registreringsplikten enligt 110 § i sjötrafiklagen,

4) sådana konstruktioner på ett i 75 § i markanvändnings- och bygglagen avsett samnyttjoområde i en stranddetaljplan som möjliggör förtöjning av fritidsbåtar och som uteslutande används av delägarna i strandlaget,

5) platser och områden som huvudsakligen är avsedda för förtöjning av fartyg avsedda

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

för trafikering till bostadsfastigheter eller fritidsfastigheter, när avfallshanteringen för fastigheterna i fråga ordnas av kommunen,

6) sådana platser och områden avsedda för mottagning av fiskefartyg som endast används av en enskild yrkesutövare, och

7) andra motsvarande platser och områden.

Närmare bestämmelser om när platser och områden som avses i 1 mom. 7 punkten betraktas som platser och områden vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små får utfärdas genom förordning av statsrådet.

2 kap

2 kap

Förhinderande av oljeutsläpp från fartyg

Förhinderande av oljeutsläpp från fartyg

1 §

1 §

*Förbud mot utsläpp av olja och
utsläppsbegränsningar*

*Förbud mot utsläpp av olja och
utsläppsbegränsningar*

Utsläpp till vatten av olja eller oljehaltig blandning från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. är det förbjudet att till vatten släppa ut oljehaltig blandning från fartygets maskinrum via filtreringsanläggningen för slagvatten på insjöområdet eller i Finlands territorialvatten inom en zon på högst fyra sjömil avstånd från närmaste land.
(nytt 3 mom.)

Utsläpp till vatten av olja eller oljehaltig blandning från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt i Europeiska unionens rättsakter.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. är det förbjudet att till vatten släppa ut oljehaltig blandning från fartygets maskinrum via filtreringsanläggningen för slagvatten på insjöområdet eller i territorialvattnen inom en zon på högst fyra sjömil avstånd från närmaste land.

*Utsläppsförbudet och
utsläppsbegränsningen enligt 1 och 2 mom.
gäller även utsläpp till vatten på finskt
vattenområde och i den ekonomiska zonen av
kolväten som har med olja eller oljehaltiga
blandningar jämförbara egenskaper och av
andra skadliga ämnen som används på
likartat sätt på fartyget. Utsläppsförbudet och
utsläppsbegränsningen gäller dock inte*

Gällande lydelse

Inga tillsatser av vatten, kemikalier eller andra ämnen får göras i oljeutsläpp i syfte att kringgå utsläppsbegränsningar.

3 §

Konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen

Varje fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera ska i maskinrummet ha sådana anordningar, konstruktioner och arrangemang för förhindrande av oljeutsläpp som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78. Transport- och kommunikationsverket får på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt detta moment, förutsatt att anordningen, arrangemanget eller konstruktionen uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78.

Finska fartyg vars längd är minst 24 meter och bruttodräktighet mindre än 400 ska ha antingen en tank för insamling av slagvatten eller anordningar som motsvarar de modeller Transport- och kommunikationsverket har godkänt och som garanterar att utflödet har ett oljeinnehåll som utan utspädning inte överskrider 15 miljondelar.

Transport- och kommunikationsverket kan på de villkor som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 besluta om anordningars, konstruktioners eller arrangemangs likvärdighet med de anordningar som krävs enligt 1 och 2 mom., om de är lika effektiva som de anordningar, konstruktioner eller arrangemang som krävs i 1 och 2 mom.

Det är förbjudet att på finska fartyg föra olja i tankar för om kollisionsskottet.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg

Föreslagen lydelse

utsläpp från utländska fartyg till vatten i den ekonomiska zonen av kolväten som har med olja eller oljehaltiga blandningar jämförbara egenskaper eller av andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyget.

Inga tillsatser av vatten, kemikalier eller andra ämnen får göras i oljeutsläpp i syfte att kringgå utsläppsbegränsningar.

3 §

Konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen

Varje fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera ska i maskinrummet ha sådana anordningar, konstruktioner och arrangemang för förhindrande av oljeutsläpp som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt detta moment i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

Finska fartyg vars längd är minst 24 meter och bruttodräktighet mindre än 400 ska ha antingen en tank för insamling av slagvatten eller anordningar som motsvarar de modeller Transport- och kommunikationsverket har godkänt och som garanterar att utflödet har ett oljeinnehåll som utan utspädning inte överskrider 15 miljondelar.

Transport- och kommunikationsverket kan på de villkor som anges i bilaga I till MARPOL-konventionen besluta om andra än i 1 eller 2 mom. avsedda anordningars, konstruktioners eller arrangemangs likvärdighet med de anordningar som avses i 1 eller 2 mom., om de är lika effektiva som de anordningar, konstruktioner eller arrangemang som avses i 1 eller 2 mom.

Det är förbjudet att på finska fartyg föra olja i tankar för om kollisionsskottet.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg

Gällande lydelse

Oljetankfartygens konstruktion och anordningar ska motsvara kraven i bilaga I till MARPOL 73/78 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 jämte ändringar.

Transport- och kommunikationsverket får utfärda föreskrifter om likvärdighet och på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt 1 mom. i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78.

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner den beredskapsplan som avses i 1 mom. för ett finskt fartyg.

6 §

Oljedagbok

På oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 ska fartygets befälhavare eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok.

Utöver vad som *bestäms* i 1 mom. ska fartygets befälhavare eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok över maskinutrymmena på oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och på andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400.

Transport- och kommunikationsverket ska fastställa formuläret för oljedagboken i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78. Transport- och kommunikationsverket ska utarbeta ett formulär för oljedagboken för oljetankfartyg med en bruttodräktighet under

Föreslagen lydelse

Oljetankfartygens konstruktion och anordningar ska motsvara kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 jämte ändringar.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om likvärdighet och på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt 1 mom. i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner den beredskapsplan som avses i 1 mom. för ett finskt fartyg.

6 §

Oljedagbok

På oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 ska fartygets befälhavare eller, under befälhavarens tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok.

Utöver vad som *föreskrivs* i 1 mom. ska på oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och på andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 fartygets befälhavare eller, under befälhavarens tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok över maskinutrymmena.

Transport- och kommunikationsverket ska fastställa formuläret för oljedagboken i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket ska utarbeta ett formulär för oljedagboken för oljetankfartyg

Gällande lydelse

150 i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska oljedagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar med stöd av detta moment ska genomföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

Oljedagboken ska hållas på en plats där den är lätt tillgänglig för granskning, och den ska sparas i tre år efter det att den sista anteckningen har gjorts i den.

7 §

IOPP-certifikat

Oljetankfartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska uppfylla bestämmelserna om konstruktion och anordningar i bilaga I till MARPOL 73/78. Som ett bevis på detta ska fartyget beviljas ett internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat).

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

9 §

Borrplattformar och andra plattformar

På de i bilaga I till MARPOL 73/78 avsedda fasta och flytande plattformar som används för utforskning och utvinning av havsbottens mineraltillgångar och för därmed förknippad bearbetning utanför kusten och på andra plattformar ska följande tillämpas:

Föreslagen lydelse

med en bruttodräktighet under 150 i enlighet med bilaga I till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket och, när ett finskt fartyg ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska oljedagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar med stöd av detta moment ska genomföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

Oljedagboken ska hållas på en plats där den är lätt tillgänglig för granskning, och den ska sparas i tre år efter det att den sista anteckningen har gjorts i den.

7 §

IOPP-certifikat

Oljetankfartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska i fråga om konstruktion och anordningar uppfylla vad som föreskrivs i bilaga I till MARPOL-konventionen. Som ett bevis på detta ska fartyget ha ett internationellt oljeskyddscertifikat (*IOPP-certifikat*).

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

9 §

Borrplattformar och andra plattformar

På de i bilaga I till MARPOL-konventionen avsedda fasta och flytande plattformar som används för utforskning och utvinning av havsbottens mineraltillgångar och för därmed förknippad bearbetning utanför

Gällande lydelse

- 1) 1 kap. 6 § 2 mom., som gäller blandning av skadliga ämnen,
- 2) 1–4 § i detta kapitel, vilka gäller oljeutsläpp och förhindrande av sådana, och
- 3) 6 § 2–4 mom. i detta kapitel, som gäller oljedagbok över maskinutrymmen.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter, i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsbegränsningar som gäller oljehaltiga blandningars hantering, egenskaper och ursprung samt användningen av fartyg, borrplattformar och andra plattformar.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) undantag, likvärdighet och modellerna för anordningar för behandling av utflödets oljeinnehåll och förflyttning av vätskor när det gäller de krav som i 3 och 4 § ställs på fartyg, borrplattformar och andra plattformar,
- 2) innehåll och uppställning i fråga om beredskapsplaner enligt 5 §,
- 3) formuläret för oljedagboken enligt 6 §, och
- 4) formuläret för IOPP-certifikatet enligt 7 §.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

Föreslagen lydelse

kusten och på andra plattformar ska följande tillämpas:

- 1) 1 kap. 6 § 2 mom., som gäller blandning av skadliga ämnen,
- 2) 1–4 § i detta kapitel, vilka gäller oljeutsläpp och förhindrande av sådana, och
- 3) 6 § 2–4 mom. i detta kapitel, som gäller oljedagbok över maskinutrymmen.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter, i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsbegränsningar som gäller oljehaltiga blandningars hantering, egenskaper och ursprung samt användningen av fartyg, borrplattformar och andra plattformar.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) undantag, likvärdighet och modellerna för anordningar för behandling av utflödets oljeinnehåll och förflyttning av vätskor när det gäller de krav som i 3 och 4 § i detta kapitel ställs på fartyg, borrplattformar och andra plattformar,
- 2) innehåll och uppställning i fråga om beredskapsplaner enligt 5 § i detta kapitel,
- 3) formuläret för oljedagboken enligt 6 § i detta kapitel, och
- 4) formuläret för IOPP-certifikatet enligt 7 § i detta kapitel.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a kap

2 a kap

Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

Överföring av skadlig och farlig last samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat

(nytt 1 §)

1 §

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas på överföringar av skadliga ämnen som transporteras som last, av gods i fast form i bulk som är skadligt för den marina miljön sådant det definieras i bihang I till bilaga V i MARPOL-konventionen och av farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen samt på leveranser av marina bränslen, av gas eller andra bränslen med låg flampunkt som används som bränsle som avses i den internationella koden om säkerhet för fartyg som använder gas eller andra bränslen med låg flampunkt och av biodrivmedel från ett fartyg till ett annat.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas inte på sådana i 1 mom. avsedda överföringar eller leveranser som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när överföringarna eller leveranserna utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas inte på överföringar eller leveranser som utförs av Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg.

1 §

2 §

Områden som anvisats för STS-operationer

Områden som anvisats för överföring och leverans av bränsle

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

Överföring av last och leverans av bränsle som avses i 1 § får endast utföras i hamnområden samt inom särskilda utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

Gällande lydelse

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen, Trafikledsverket och leverantören av fartygstrafikservice de områden som avses i 1 mom. och för en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som nämns i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön förbjuda en planerad enskild STS-operation.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på STS-operationer som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

2 §

STS-plan

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss ska ha en plan för överföring av oljelast (STS-plan), som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner STS-planen för ett finskt fartyg. (nytt 3 mom.)

3 §

Föreslagen lydelse

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med *Försvarsmakten*, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen, Trafikledsverket, räddningsmyndigheten vid det lokala räddningsväsendet och leverantören av fartygstrafikservice de områden som avses i 1 mom. *och* för och *publicerar* en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som nämns i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

(se 4 § 7 mom.)

(se 1 § 3 mom.)

3 §

STS-plan och lasthanteringsmanual

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföringar av oljelast (*STS-operation*) mellan oljetankfartyg till sjöss ska ha en plan för överföring av oljelast (*STS-plan*) som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner STS-planen för ett finskt fartyg.

Ett fartyg som deltar i en överföring eller leverans som avses ovan i 1 §, dock inte i STS-operationen, ska beskriva anvisningarna för ifrågavarande överföring eller leverans i lasthanteringsmanualen.

4 §

Gällande lydelse

Skyldighet att på förhand meddela om STS-operationer

Fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare ska meddela

1) Tullen om sin plan att genomföra en *STS-operation* på finskt vattenområde genom att anlita det elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om *fartygstrafikservice*,

2) leverantören av fartygstrafikservice om sin plan att genomföra en *STS-operation* inom *Finlands ekonomiska zon* på det sätt som avses i 1 punkten.

Anmälan enligt i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade *STS-operationen*. *Anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78.*

(nytt 3 mom.)

Om alla uppgifter enligt bilaga I till MARPOL 73/78 i undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad *STS-operation*, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten minst 48 timmar före den planerade *STS-operationen* meddela de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra operationen. De uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt.

Tullen och leverantören av fartygstrafikservice ska förmedla informationen om anmälan om en *STS-operation* till Transport- och kommunikationsverket och till de andra myndigheter som avses i 1 § 2 mom. På

Föreslagen lydelse

Skyldighet att anmäla om överföring och leverans från ett fartyg till ett annat

Fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare ska underrätta:

1) Tullen om sin plan att genomföra en *överföring eller leverans som avses i 1 §* på finskt vattenområde genom en *anmälan* i det i 20 a § i lagen om *fartygsservice* avsedda elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten,

2) leverantören av fartygstrafikservice om sin plan att genomföra en *överföring eller leverans som avses i 1 §* inom den ekonomiska zonen genom en *anmälan* på det sätt som avses i 1 punkten eller genom annan elektronisk informationsförmedling.

Anmälan enligt i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade överföringen eller leveransen.

I anmälan enligt 1 mom. om i 1 § avsedda överföringar av laster och avfall och leveranser av bränsle ska det ingå närmare uppgifter som föreskrivs genom en med stöd av 7 § utfärdad förordning av statsrådet.

Om alla de uppgifter som avses i 3 mom. undantagsvis inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad *överföring eller leverans*, ska det fartyg som lossar lasten minst 48 timmar före den planerade överföringen eller leveransen underrätta de aktörer som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra den. De i 3 mom. avsedda uppgifterna ska lämnas till de ovannämnda aktörerna så snart som möjligt. Om uppgifterna om överföringen eller leveransen ändras innan den planerade överföringen eller leveransen utförs, ska detta omedelbart anmälas på det sätt som avses i 1 mom. och de uppdaterade uppgifterna bifogas till anmälan.

Tullen och leverantören av fartygstrafikservice ska omedelbart förmedla informationen om den anmälan som avses i 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket och till de andra myndigheter som nämns i 2 § 2 mom. På

Gällande lydelse

anmälan tillämpas dessutom 22 a § i lagen om fartygstrafikservice när det är fråga om STS-operationer på finskt vattenområde, och när det är fråga om STS-operationer inom Finlands ekonomiska zon tillämpas vad som i lagen om fartygstrafikservice föreskrivs om leverantören av fartygstrafikservice. (nytt 7 mom.)

4 §

Behörighetsvillkor för personer med det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer

För ett fartyg som avses i 2 § ska det finnas en person som har det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer och som är behörig att utföra alla de uppgifter som hänför sig till STS-operationer med beaktande av det som bestäms i bilaga I till MARPOL 73/78. (nytt 2 mom.)

5 §

Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder

Trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot olja svarar för de finska oljebekämpningsmyndigheternas kostnader för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med STS-operationer.

6 §

Föreslagen lydelse

anmälan tillämpas dessutom 22 a § i lagen om fartygstrafikservice när det är fråga om överföring och leverans på finskt vattenområde, och på STS-operationer inom den ekonomiska zonen tillämpas vad som i den lagen föreskrivs om leverantören av fartygstrafikservice.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön eller fartygstrafiksäkerheten förbjuda en planerad enskild överföring eller leverans som avses i 1 §.

5 §

Personen med det övergripande tillsynsansvaret för överföring eller leverans

För varje fartyget som används för överföring eller leverans som avses i 1 § ska det finnas en person som har det övergripande tillsynsansvaret för överföringen eller leveransen.

Den person som har det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer ska ha i bilaga I till MARPOL-konventionen fastställd behörighet att utföra alla de uppgifter som STS-operationerna omfattar.

6 §

Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder

Trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot överföringar och leveranser som avses i 1 § svarar för de kostnader som orsakats Gränsbevakningsväsendet och räddningsmyndigheten vid det lokala räddningsväsendet för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med överföringen eller leveransen.

7 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser och föreskrifter

För att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, *andra* internationella förpliktelser *som Finland åtagit sig* och Europeiska unionens rättsakter får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om arrangemang och begränsningar, inklusive beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa, i samband med *STS-operationer* i finskt vattenområde och *Finlands ekonomiska zon*, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och *Finlands ekonomiska zon*.

För att verkställa *detta kapitel*, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och *Finlands* övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om

1) arrangemang och begränsningar, inklusive beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa, i samband med *överföringar och leveranser som avses i 1 § i detta kapitel* i finskt vattenområde och *den ekonomiska zonen*, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och *den ekonomiska zonen*, och

2) *de uppgifter som ska fogas till en i 4 § 3 mom. i detta kapitel avsedd anmälan*.

Transport- och kommunikationsverket får i anknytning till tillämpningen av bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter

Transport- och kommunikationsverket får i fråga om tillämpningen av *detta kapitel*, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter om

1) *i 2 § i detta kapitel avsedda områden inom territorialvatten och den ekonomiska zonen*,

2) det praktiska utförandet av *överföringar och leveranser* på finskt vattenområde och *den ekonomiska zonen*, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och *den ekonomiska zonen*, och

1) om det praktiska utförandet av *STS-operationer* på finskt vattenområde och *Finlands ekonomiska zon*, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och *Finlands ekonomiska zon*, och

2) innehållet i STS-planen.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

3) innehållet i STS-planen.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområden och *fartyg* i inrikes fart.

3 kap

3 kap

Oljeutsläppsavgift

Oljeutsläppsavgift

1 §

1 §

Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift

Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift

Gällande lydelse

För brott mot förbudet i 2 kap. 1 § mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning i territorialvattnen eller i Finlands ekonomiska zon påförs en påföljdsavgift (oljeutsläppsavgift), om inte omfattningen och verkningarna av utsläppet ska betraktas som ringa. För brott mot utsläppsförbudet som begås av utländska fartyg i genomfart i *Finlands ekonomiska zon* påförs dock oljeutsläppsavgift endast om utsläppet medför omfattande skada eller risk för omfattande skada på den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på naturtillgångar i Finlands territorialhav eller ekonomiska zon.

Oljeutsläppsavgiften påförs den fysiska eller juridiska person som vid tidpunkten för överträdelsen är fartygets ägare eller redare (avgiftsskyldig). Oljeutsläppsavgiften kan inte påföras fartygets ägare, om denne påvisar att en redare har använt fartyget i ägarens ställe.

I ett partrederi ansvarar redarna solidariskt för oljeutsläppsavgiften.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, Tullens, försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg.

4 kap

Förhinderande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

1 §

Klassificeringen av skadliga flytande ämnen

I enlighet med regel 6 i bilaga II till MARPOL 73/78 ska bestämmelserna i bilagan tillämpas på transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

Föreslagen lydelse

För brott mot förbudet i 2 kap. 1 § mot utsläpp av olja eller *oljehaltig blandning eller med dessa till sina egenskaper jämförbara kolväten och andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyg i finska vattenområden* eller i den ekonomiska zonen påförs en påföljdsavgift (*oljeutsläppsavgift*), om inte omfattningen och verkningarna av utsläppet ska betraktas som ringa. För brott mot utsläppsförbudet som begås av utländska fartyg i genomfart i *den ekonomiska zonen* påförs dock oljeutsläppsavgift endast om utsläppet medför omfattande skada eller risk för omfattande skada på den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på naturtillgångar i Finlands territorialhav eller den ekonomiska zonen.

Oljeutsläppsavgiften påförs den fysiska eller juridiska person som vid tidpunkten för överträdelsen är fartygets ägare eller redare. Oljeutsläppsavgiften får inte påföras fartygets ägare, om denne påvisar att en redare har använt fartyget i ägarens ställe vid tidpunkten för överträdelsen.

I ett partrederi ansvarar redarna solidariskt för oljeutsläppsavgiften.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, Tullens, Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg.

4 kap

Förhinderande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

1 §

Klassificeringen av skadliga flytande ämnen

På transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z vilka avses i regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen ska bestämmelserna i den bilagan tillämpas

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

Gällande lydelse

Kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z enligt 1 § ska uppfylla kraven på kemikalietankfartyg enligt bilaga II till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner fartygsspecifika effektivitetstest av finska kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket får bevilja dispens och på skriftlig ansökan bevilja undantag när det gäller kraven enligt 1 mom. samt bestämma om likvärdighet på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78.

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

Kemikalietankfartyg med en bruttodräktighet på minst 150 ska ha en beredskapsplan för marin förorening med skadliga flytande ämnen i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78.

6 §

Lasthanteringsmanual

Befälhavaren eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra en lasthanteringsmanual om länsning och rengöring av fartyget på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner ett finskt fartygs lasthanteringsmanual på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78.

7 §

Föreslagen lydelse

Kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z enligt 1 § ska uppfylla kraven på kemikalietankfartyg enligt bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner fartygsspecifika effektivitetstest av finska kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får bevilja dispens och på skriftlig ansökan bevilja undantag när det gäller kraven enligt 1 mom. samt bestämma om likvärdighet på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

Kemikalietankfartyg med en bruttodräktighet på minst 150 ska ha en beredskapsplan för marin förorening med skadliga flytande ämnen som uppfyller vad som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

6 §

Lasthanteringsmanual

Befälhavaren eller, under dennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra en lasthanteringsmanual om länsning och rengöring av fartyget på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner ett finskt fartygs lasthanteringsmanual på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL-konventionen.

7 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Lastdagbok

Lastdagbok

Befälhavaren eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra lastdagbok över driftåtgärder som gäller lasten och misstag som sker vid utsläpp av lasten på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78.

Befälhavaren eller, under dennestillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra lastdagbok över driftåtgärder som gäller lasten och misstag som sker vid utsläpp av lasten på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

8 §

8 §

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller kraven enligt Internationella sjöfartsorganisationens regler för sjötransport av farliga flytande kemikalier (IBC-koden) eller enligt organisationens regler för transport av kemikalier i bulk (BCH-koden).

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller kraven enligt IMOS:s regler för sjötransport av farliga flytande kemikalier eller enligt organisationens regler för transport av kemikalier i bulk.

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller alla krav på fartyg av typ 3 enligt Internationella sjöfartsorganisationens internationella kemikaliebulkod, med undantag av kravet på lasttankarnas placering, på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78.

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller alla krav på fartyg av typ 3 enligt IMOS:s internationella kemikaliebulkod, med undantag av kravet på lasttankarnas placering, på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska till ett finskt fartyg på skriftlig ansökan utfärda ett certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78. Transport- och kommunikationsverket får utfärda certifikat till ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska till ett finskt fartyg på skriftlig ansökan utfärda ett certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda certifikat till ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

9 §

9 §

Lossning av last och övervakning av rengöring av tankar

Lossning av last och övervakning av rengöring av tankar

Ett kemikalietankfartygs befälhavare ansvarar för att skadliga flytande ämnen lossas, tankar och rörledningar rengörs, tvättvatten töms och anteckningar i

Ett kemikalietankfartygs befälhavare ansvarar för att skadliga flytande ämnen lossas, tankar och rörledningar rengörs, tvättvatten töms och anteckningar i

Gällande lydelse

lastdagboken görs i enlighet med bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/78 och Helsingforskonventionen.

I hamnar där skadliga flytande ämnen lastas eller lossas ska det finnas av Transport- och kommunikationsverket bemyndigade inspektörer som kontrollerar att lastningen och lossningen av last som hör till olika klasser, rengöringen av tankarna och rörledningarna, anteckningarna i lastdagboken och övriga därmed jämförbara åtgärder utförs i enlighet med denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den och i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78 och Helsingforskonventionen. Fartyget ska stå för kostnaderna för kontrollerna.

Fartygets agent ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om lossning i hamn av ett skadligt flytande ämne som hör till klass X eller Y. Anmälan ska göras i god tid, om möjligt minst 48 timmar före den avsedda lossningen.

På tankspolning och ventilation av lastrummen tillämpas bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/79. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja dispens från tankspolning och utfärda bestämmelser om ventilation av lastrester i enlighet med bilaga II.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om *Finlands* territorialvatten och *ekonomiska zon* och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) klassificeringen av skadliga flytande ämnen enligt 1 §,
- 2) utsläppsbegränsningar enligt 2 och 9 § när det gäller lossning av last, krav på tankspolning, koncentrationer i spolvatten,

Föreslagen lydelse

lastdagboken görs i enlighet med bestämmelserna i bilaga II till MARPOL-*konventionen* och Helsingforskonventionen.

I hamnar där skadliga flytande ämnen lastas eller lossas ska det finnas av Transport- och kommunikationsverket bemyndigade inspektörer som kontrollerar att lastningen och lossningen av last som hör till olika klasser, rengöringen av tankarna och rörledningarna, anteckningarna i lastdagboken och övriga därmed jämförbara åtgärder utförs i enlighet med denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den och i enlighet med bilaga II till MARPOL-*konventionen* och Helsingforskonventionen. Fartygets

trafikidkare eller ägare Fartygets agent ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om lossning i hamn av ett skadligt flytande ämne som hör till klass X eller Y. Anmälan ska göras i god tid, om möjligt minst 48 timmar före den avsedda lossningen.

På tankspolning och ventilation av lastrummen tillämpas bestämmelserna i bilaga II till MARPOL-*konventionen*. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja dispens från tankspolning och utfärda bestämmelser om ventilation av lastrester i enlighet med den bilaga II.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL-*konventionen*, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om territorialvattnen och *den ekonomiska zonen* och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) klassificeringen av skadliga flytande ämnen enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) utsläppsbegränsningar enligt 2 och 9 § i detta kapitel när det gäller lossning av last, krav på tankspolning, koncentrationer i

Gällande lydelse

övervakning av tankrengöring, ventilation av lastutrymmen och förhållanden vid utsläpp av spolvatten, och

3) krav enligt 4 § på kemikalietankfartygens konstruktion.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om *Finlands* territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om *följande bestämmelser*:

1) 4 §, i fråga om undantag, dispens och likvärdighet,

2) 5 §, i fråga om beredskaps- och fartygsplaner,

3) 6 §, i fråga om lasthanteringsmanualer,

4) 7 §, i fråga om lastdagboken, och

5) 8 §, i fråga om certifikat.

De bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

5 kap

Förhinderande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar

Utsläpp till vatten av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga IV till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner

Föreslagen lydelse

spolvatten, övervakning av tankrengöring, ventilation av lastutrymmen och förhållanden vid utsläpp av spolvatten, och

3) krav enligt 4 § i detta kapitel på kemikalietankfartygens konstruktion.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter *meddela* tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om

1) undantag, dispens och likvärdighet enligt 4 § i detta kapitel,

2) beredskaps- och fartygsplaner enligt 5 § i detta kapitel,

3) lasthanteringsmanualer enligt 6 § i detta kapitel,

4) lastdagboken enligt 7 § i detta kapitel, och

5) certifikat enligt 8 § i detta kapitel.

De bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

5 kap

Förhinderande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar

Utsläpp till vatten av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga IV till MARPOL-konventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska unionens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner

Gällande lydelse

för finska fartygs del den i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens anvisningar uträknade fartygsspecifika utsläppshastigheten med vilken obehandlat toalettavfall får släppas ut i vattnet från fartyget på ett avstånd av mer än 12 sjömil från närmaste land i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78.

3 §

Krav som gäller fartygs system för toalettavfall

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78.

De finska fartyg med toalett som inte uppfyller villkoren i 1 mom. och som inte är fritidsbåtar ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner på skriftlig ansökan ett finskt fartygs reningsverk för toalettavfall eller ett fartygs system för finfördelning och desinficering av toalettavfall, förutsatt att de uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter i fråga om konstruktionen av och andra egenskaper hos uppsamlingstankar för avloppsvatten på fartyg som trafikerar Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

4 §

Krav som gäller fritidsbåtar

Fritidsbåtar med toalett ska utrustas med toalettanordningar för toalettavfall i enlighet med regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen så att fartyget i funktion har en uppsamlingstank eller behandlingsanläggning för toalettavfall i

Föreslagen lydelse

för finska fartygs del den i enlighet med IMO:s anvisningar uträknade fartygsspecifika utsläppshastigheten med vilken obehandlat toalettavfall får släppas ut i vattnet från fartyget på ett avstånd av mer än 12 sjömil från närmaste land i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen.

3 §

Krav som gäller fartygs system för toalettavfall

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Med undantag för fritidsbåtar ska finska fartyg som är försedda med toalett, även om fartygen inte uppfyller de kriterier som anges i 1 mom., uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner på skriftlig ansökan ett finskt fartygs reningsverk för toalettavfall eller ett fartygs system för finfördelning och desinficering av toalettavfall, förutsatt att de uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter i fråga om konstruktionen av och andra egenskaper hos uppsamlingstankar för avloppsvatten på fartyg som trafikerar territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen.

4 §

Krav som gäller fritidsbåtar

Fritidsbåtar med toalett ska utrustas med toalettanordningar för toalettavfall i enlighet med regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen så att fartyget i funktion har en uppsamlingstank eller behandlingsanläggning för toalettavfall som

Gällande lydelse

enlighet med MARPOL 73/78. Vattenklosetter på fritidsbåtar ska vara kopplade till uppsamlingstanken eller behandlingsanläggningen.

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg i internationell fart ska ha ett internationellt föroreningskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat) i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda ISPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

7 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga IV till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning för toalettavfall enligt 1 §,
- 2) vilket slag av toalettavfall som ska anses ha behandlats på det sätt som avses i 1 §,
- 3) kraven på fartyg och fritidsbåtar enligt 3 och 4 §, och
- 4) undantag från utsläppsförbud enligt 6 §.

Föreslagen lydelse

uppfyller vad som föreskrivs i MARPOL-konventionen. Vattenklosetter på fritidsbåtar ska vara kopplade till uppsamlingstanken eller behandlingsanläggningen.

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg i internationell fart ska ha ett internationellt föroreningskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat) i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda ISPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

7 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga IV till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

- 1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning för toalettavfall enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) vilket slag av toalettavfall som ska anses ha behandlats på det sätt som avses i 1 § i detta kapitel,
- 3) kraven på fartyg och fritidsbåtar enligt 3 och 4 § i detta kapitel, och
- 4) undantag från utsläppsförbud enligt 6 § i detta kapitel.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap

6 kap

**Förhinderande av utsläpp av fast avfall
från fartyg**

**Förhinderande av utsläpp av fast avfall
från fartyg**

1 §

1 §

*Förbud mot utsläpp av fast avfall och
utsläpps begränsningar*

*Förbud mot utsläpp av fast avfall och
utsläpps begränsningar*

Utsläpp till vatten av fast avfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga V till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

Utsläpp av fast avfall till vatten från finska fartyg eller från fasta eller flytande plattformar som används för utforskning eller utvinning av havsbottens mineraltillgångar eller för därmed förknippad verksamhet utanför kusten är förbjudet på det sätt som föreskrivs i bilaga V till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket får i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78 typgodkänna sådana anordningar för sönderdelning av fast avfall vars användning medger tillämpning av de lindrigare bestämmelser om kvittblivning av fast avfall i vattnet som avses i bilaga V till MARPOL 73/78.

Utsläpp till vatten av fast avfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga V till MARPOL-konventionen, i Helsingforskonventionen eller i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens rättsakter.

(upphävs 2 mom.)

Transport- och kommunikationsverket får i enlighet med bilaga V till MARPOL-konventionen typgodkänna sådana anordningar för sönderdelning av fast avfall vars användning medger tillämpning av de lindrigare bestämmelser om kvittblivning av fast avfall i vattnet som avses i bilaga V till MARPOL-konventionen.

2 §

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Kraven enligt regel 4 och 6 i bilaga V till MARPOL 73/78 om att fartyg ska vara under gång ska inte tillämpas på avlägsnande av

Kraven enligt reglerna 4 och 6 i bilaga V till MARPOL-konventionen om att fartyg ska vara under gång ska inte tillämpas på

Gällande lydelse

matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3–6 i bilaga V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 100, fartyg certifierade för transport av minst 15 personer samt fasta och flytande plattformar ska ha en i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd avfallshanteringsplan om minskning och behandling av fast avfall. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Besättningen ska följa avfallshanteringsplanen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

Transport- och kommunikationsverket ska fastställa formuläret för avfallsdagboken i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket får på skriftlig ansökan, i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78 i enskilda fall bevilja undantag från kravet att föra avfallsdagbok.

Föreslagen lydelse

avlägsnande av matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL-konventionen avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3–6 i den bilagan V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska avfattas på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på antingen engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 100, fartyg certifierade för transport av minst 15 personer samt fasta och flytande plattformar ska ha en i bilaga V till MARPOL-konventionen avsedd avfallshanteringsplan om minskning och behandling av fast avfall. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Besättningen ska följa avfallshanteringsplanen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

Transport- och kommunikationsverket ska fastställa formuläret för avfallsdagboken i enlighet med bilaga V till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får på skriftlig ansökan, i enlighet med bilaga V till MARPOL-konventionen i enskilda fall bevilja undantag från kravet att föra avfallsdagbok.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i 1 § i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

1) typgodkännanden som gäller sådana sönderdelningsanordningar som behövs för att följa den begränsning enligt 1 § som gäller utsläpp av fast avfall, och

2) formuläret för fartygets avfallsdagbok enligt 5 §.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

7 kap

Förhindrande av luftförorening från fartyg

1 §

Förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen

Utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser samt Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i 1 § i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:

1) typgodkännanden som gäller sådana sönderdelningsanordningar som behövs för att följa den begränsning enligt 1 § i detta kapitel som gäller utsläpp av fast avfall, och

2) formuläret för fartygets avfallsdagbok enligt 5 § i detta kapitel.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och fartyg i inrikes fart.

7 kap

Förhindrande av luftförorening från fartyg

1 §

Förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen

Utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den

Gällande lydelse

och ekonomiska zon på det sätt som föreskrivs i bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

2 §

Förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg

Utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg får i enlighet med 15 § förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

4 §

Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall

De utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i detta kapitel tillämpas inte på

1) utsläpp som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv,

2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäliga åtgärder för att förhindra eller minimera utsläppet har vidtagits efter skadan eller efter att utsläppet har observerats och redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligen har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa,

3) sådana dieselmotorer i fartyg som seglar i ett kvävekontrollområde som omfattas av utsläppsbegränsningarna för kvävekontrollområdet men som inte uppfyller dessa begränsningar eller som kan använda såväl gas som flytande bränsle, i enlighet med regel 13.5 i bilaga VI till MARPOL 73/78 då villkoren i regeln är uppfyllda.

Föreslagen lydelse

ekonomiska zonen på det sätt som föreskrivs i bilaga VI till MARPOL-konventionen, i Helsingforskonventionen eller i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens rättsakter.

2 §

Förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg

Utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg får i enlighet med 15 § förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen eller Finlands övriga internationella förpliktelser eller Europeiska unionens rättsakter.

4 §

Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall

De utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i detta kapitel tillämpas inte på:

1) utsläpp som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv,

2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäliga åtgärder för att förhindra eller minimera utsläppet har vidtagits efter skadan eller efter att utsläppet har observerats och redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligen har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa;

3) sådana dieselmotorer i fartyg som seglar i ett kvävekontrollområde som omfattas av utsläppsbegränsningarna för kvävekontrollområdet men som inte uppfyller dessa begränsningar eller som kan använda såväl gas som flytande bränsle, i enlighet med regel 13.5 i bilaga VI till MARPOL-konventionen då villkoren i regeln är uppfyllda.

Gällande lydelse

5 §

Krav på fartygens anordningar

Fartygets dieselmotor och dess avgasreningssystem och avgasreningsmetoder ska uppfylla kraven i Europeiska gemenskapens rättsakter. Om dieselmotorns uteffekt överstiger 130 kilowatt, ska avgasreningssystemet och avgasreningsmetoderna också uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket och ett godkänt klassificeringssällskap som verket bemyndigat ska på skriftlig ansökan godkänna finska fartygs dieselmotorer och deras avgasreningssystem och avgasreningsmetoder, förutsatt att de uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket får bestämma om likvärdighet utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt och på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja undantag i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska gemenskapens rättsakter.

6 §

IAPP-certifikat

Fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet på minst 400 ska ha ett internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) som anger att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IAPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

Föreslagen lydelse

5 §

Krav på fartygens anordningar

Fartygets dieselmotor och dess avgasreningssystem och avgasreningsmetoder ska uppfylla kraven i Europeiska unionens rättsakter. Om dieselmotorns uteffekt överstiger 130 kilowatt, ska avgasreningssystemet och avgasreningsmetoderna också uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket och ett godkänt klassificeringssällskap som verket bemyndigat ska på skriftlig ansökan godkänna finska fartygs dieselmotorer och deras avgasreningssystem och avgasreningsmetoder, förutsatt att de uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket får bestämma om likvärdighet utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt och på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja undantag i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

6 §

IAPP-certifikat

Fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet på minst 400 ska ha ett internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) som anger att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IAPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

Gällande lydelse

6 a §

Anteckningar som ska göras i ett fartygs maskindagbok

I ett fartygs maskindagbok ska de uppgifter som krävs i regel 13 i bilaga VI till MARPOL 73/78 antecknas i fråga om dieselmotorer som har ett certifikat enligt vilket dieselmotorn uppfyller utsläppsbestämmelserna för både nivå II och III i bilaga VI för en minimering av kväveoxidutsläppen, när fartyget anländer till eller lämnar ett med regel 13 i bilaga VI överensstämmande kontrollområde för nivå III för en minimering av kväveoxidutsläppen, eller när en dieselmotors on/off-läge för nivå II eller III för en minimering av kväveoxidutsläppen ändras inom ett sådant område.

7 §

Kvalitetskrav på bränsle

Bränslen som används i fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter.

De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder i 9 a § avsedd utsläppsminskningsslag som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter.

8 §

Bestämningsmetoder för bränslen

Marina bränslens överensstämmelse med kraven ska bestämmas med metoder som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska gemenskapens rättsakter.

Föreslagen lydelse

6 a §

Anteckningar som ska göras i ett fartygs maskindagbok

I ett fartygs maskindagbok ska de uppgifter som krävs i regel 13 i bilaga VI till MARPOL-konventionen antecknas i fråga om dieselmotorer som har ett certifikat enligt vilket dieselmotorn uppfyller utsläppsbestämmelserna för både nivå II och III i bilaga VI till den konventionen för en minimering av kväveoxidutsläppen såväl när fartyget anländer till eller lämnar ett med regel 13 i bilaga VI till den konventionen överensstämmande kontrollområde för nivå III för en minimering av kväveoxidutsläppen som när en dieselmotors on/off-läge för nivå II eller III för en minimering av kväveoxidutsläppen ändras inom ett sådant område.

7 §

Kvalitetskrav på bränsle

Marina bränslen ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder i 9 a § avsedd utsläppsminskningsslag som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

8 §

Bestämningsmetoder för bränslen

Marina bränslens överensstämmelse med kraven ska bestämmas med metoder som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska unionens rättsakter.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som stämmer överens med bilaga VI till MARPOL 73/78. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov på bränslet. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78.

Åtgärder som gäller bränsle ska antecknas i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

9 a §

Utsläppsminskningmetoder

De utsläppsminskningmetoder som används på finska fartyg godkänns genom iakttagande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen.

10 §

Försök med nya utsläppsminskningmetoder

Försök med nya utsläppsminskningmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter.

11 §

Avfallsförbränning på fartyg

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som stämmer överens med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov på bränslet. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Åtgärder som gäller bränsle ska antecknas i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

9 a §

Utsläppsminskningmetoder

De utsläppsminskningmetoder som används på finska fartyg godkänns genom iakttagande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen.

10 §

Försök med nya utsläppsminskningmetoder

Försök med nya utsläppsminskningmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

11 §

Avfallsförbränning på fartyg

Gällande lydelse

Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är förbjuden på finskt vattenområde.

Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg också utanför den zonen tillåten endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Bestämmelser om de ämnen vars förbränning är förbjuden i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför den zonen finns i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Ett fartygs avfallsförbränningsugn ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

11 a §

Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen

(nytt 1 mom.)

Leverantörer av marina bränslen ska lämna ett fartyg i internationell fart ett överlåtelsebevis för bränsle i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter. Beviset ska åtföljas av ett förseglat bränsleprov som en företrädare för det mottagande fartyget har undertecknat. Leverantören av det marina bränslet ska spara en kopia av överlåtelsebeviset för bränsle i minst tre år från det att beviset utfärdades.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullen ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyller kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prover tas på lager och distributionsstationer för bränsle, proverna

Föreslagen lydelse

Förbränning ombord på ett fartyg av avfall som uppstår vid fartygets normala drift är förbjuden på finskt vattenområde.

Förbränning av avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift är i den ekonomiska zonen och på finska fartyg också utanför den ekonomiska zonen tillåten endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Bestämmelser om de ämnen vars förbränning på fartyg är förbjuden i den ekonomiska zonen och på finska fartyg även utanför den ekonomiska zonen finns i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

Ett fartygs avfallsförbränningsugn ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

11 a §

Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen

Sådana leverantörer av marina bränslen som levererar marina bränslen i Finland ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om att de utövar sådan verksamhet.

Leverantörer av marina bränslen ska lämna ett fartyg i internationell fart ett överlåtelsebevis för bränsle i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter. Beviset ska åtföljas av ett förseglat bränsleprov som tagits i enlighet med den bilagan och som en företrädare för det mottagande fartyget har undertecknat. Leverantören av det marina bränslet ska spara en kopia av överlåtelsebeviset för bränsle i minst tre år från det att beviset utfärdades.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullen ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyller kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prov tas på bränslelager och distributionsstationer för bränsle. Tullen.

Gällande lydelse

analyseras och resultatet rapporteras till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att de krav som gäller bränslen på fartyg följs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter.

(nytt 12 a §)

Föreslagen lydelse

Tullen analyserar proven och rapporterar resultatet till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att de krav som gäller på fartyg befintliga bränslen *som är avsedda att bli använda eller är i användning* följs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

12 a §

Övervakning av marina bränslen som levereras till fartyg

Utöver vad som föreskrivs i 12 § ovan om övervakning av marina bränslen inom sjöfarten övervakar Tullen att kraven på svavelhalt i bränslen som används inom sjöfarten iakttas genom att ta prov i samband med bränsleleveranser som utförs av sådana i Finland registrerade leverantörer och som minst tre gånger under de senaste 12 månaderna påvisats leverera bränsle som inte överensstämmer med specificeringen på överlåtelsebeviset för bränsle. Tullen analyserar proven och rapporterar resultaten till Transport- och kommunikationsverket.

Bränsleleverantörer som avses i 1 mom. ska underrätta Tullen om varje bränsleleverans till fartyg minst 24 timmar före den planerade leveransen.

Bestämmelser om Gränsbevakningsväsendets handräckning till Tullen finns i 77 § i gränsbevakningslagen (578/2005).

Bränsleleverantörer som avses i 1 mom. ska ersätta myndigheternas kostnader för provtagningen och analyseringen.

13 §

Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen är skyldiga att ge Transport- och kommunikationsverket information om kvantiteten och kvaliteten på de marina

13 §

Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen är skyldiga att ge Transport- och kommunikationsverket information om tillgången till och kvaliteten på de marina

Gällande lydelse

bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen.

Transport- och kommunikationsverket ska rapportera om marina bränslen till Europeiska kommissionen och till Internationella sjöfartsorganisationen samt svara för informationsutbytet om marina bränslen i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

14 §

Temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle

Miljöministeriet får på skriftlig ansökan bevilja ett temporärt undantag från de krav på bränslekvalitet som följer av detta kapitel. Undantagen ska då beviljas i enlighet med de grunder som anges i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska gemenskapens rättsakter. Ett undantag får gälla i högst sex månader åt gången.

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför *Finlands* territorialvatten och *ekonomiska zon* om följande:

- 1) förbud och begränsning av utsläpp enligt 1 §,
- 2) förbud och begränsning av utsläpp enligt 2 §,
- 3) utsläppskrav i fråga om fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och

Föreslagen lydelse

bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen.

Transport- och kommunikationsverket ska rapportera om marina bränslen till Europeiska kommissionen och till IMO samt svara för informationsutbytet om marina bränslen i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter.

14 §

Temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle

Miljöministeriet får på skriftlig ansökan bevilja temporära undantag från de krav på bränslekvalitet som följer av detta kapitel. Undantagen ska då beviljas i enlighet med de grunder som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter. Ett undantag får gälla i högst sex månader åt gången.

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och *den ekonomiska zonen* om följande:

- 1) förbud och begränsning av utsläpp enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) förbud och begränsning av utsläpp enligt 2 § i detta kapitel,
- 3) utsläppskrav i fråga om fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och

Gällande lydelse

avgasreningsmetoder och utsläpp till vatten från avgasreningssystemen enligt 5 §,

4) undantag som får beviljas från kraven på överensstämmelse när det gäller fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningsmetoder enligt 5 §,

5) IAPP-certifikatet enligt 6 §,

6) kvalitetskrav på fartygsbränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7–9 §,

6 a) utsläppsminskningsskyligheter enligt 9 a § och godkännande av dem,

7) försök med nya reningsmetoder enligt 10 §,

8) i 11 § avsedda ämnen vars förbränning är förbjuden i Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon,

9) verksamhetsidkares skyldighet enligt 10 och 13 § att lämna uppgifter om bränslekvantiteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultatet av försök med nya reningsmetoder till i förordning angiven myndighet i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel, och

10) närmare villkor för temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 §.

(nytt 2 mom.)

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om

Föreslagen lydelse

avgasreningsmetoder samt utsläpp till vatten från avgasreningssystemen enligt 5 § i detta kapitel,

4) undantag som får beviljas från kraven på överensstämmelse när det gäller fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningsmetoder enligt 5 § i detta kapitel,

5) IAPP-certifikatet enligt 6 § i detta kapitel,

6) kvalitetskrav på fartygsbränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7–9 § i detta kapitel,

7) utsläppsminskningsskyligheter enligt 9 a § i detta kapitel och godkännande av dem,

8) försök med nya reningsmetoder enligt 10 § i detta kapitel,

9) i 11 § i detta kapitel avsedda ämnen vars förbränning är förbjuden i den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen,

10) verksamhetsidkares skyldighet enligt 10 och 13 § i detta kapitel att lämna uppgifter om bränslekvantiteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultatet av försök med nya reningsmetoder i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel,

11) provtagning och analysering som avses i 12 och 12 a § i detta kapitel;

12) rapportering av uppgifter som avses i 12 och 12 a § i detta kapitel till Transport- och kommunikationsverket, och

13) närmare grunder för temporära undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 § i detta kapitel.

Genom förordning av statsrådet utfärdas även bestämmelser om till vilken myndighet de i 1 mom. 10 punkten avsedda uppgifterna ska lämnas.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om

Gällande lydelse

områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

1) i 5 § 3 mom. avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers och deras avgasreningssystem och avgasreningssytemeters överensstämmelse med kraven,

2) anteckningar i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok enligt 9 § 2 mom.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. *kan* utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

7 a kap

Fartygs energieffektivitet

1 §

Krav på fartygs energieffektivitet

För varje fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Värdet på fartygets uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

2 §

SEEMP-plan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78. Planen kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem.

2 a §

Föreslagen lydelse

om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om

1) i 5 § 3 mom. i detta kapitel avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers samt avgasreningssystem och avgasreningssytemeters överensstämmelse med kraven,

2) anteckningar i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok enligt 9 § 2 mom. *i detta kapitel.*

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. *får* utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och *fartyg* i inrikes fart.

7 a kap

Fartygs energieffektivitet

1 §

Krav på fartygs energieffektivitet

För varje fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Värdet på fartygets uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 §

SEEMP-plan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen. Planen kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem.

2 a §

Gällande lydelse

*Ändringar i SEEMP-planer till följd av
datainsamlingssystemet för
bränsleförbrukning*

Ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska samla in de uppgifter som ska sändas till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning från och med kalenderåret 2019 på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL 73/78.

SEEMP-planerna för i 1 mom. avsedda fartyg ska före utgången av 2018 innehålla en beskrivning enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 av metoden för insamling av uppgifterna om bränsleförbrukningen och förfarandena för rapportering av uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 1 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget.

2 b §

Uppgifter som ska lämnas

De fartyg som avses i 2 a § 1 mom. ska sammanställa uppgifterna om bränsleförbrukningen och ge in dem till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78. Dessa uppgifter ska

1) sammanställas i slutet av varje kalenderår och ges in inom tre månader från utgången av kalenderåret, eller

2) sammanställas och ges in på fartygets överföringsdag eller så snart det i praktiken är möjligt, om fartyget mitt i ett kalenderår överförs från en förvaltning till en annan, från en redare till en annan eller från en förvaltning och från en redare till en annan.

Ett fartyg ska på begäran till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ge in de uppdelade

Föreslagen lydelse

*Ändringar i SEEMP-planer till följd av
datainsamlingssystemet för
bränsleförbrukning*

Ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska samla in de uppgifter som ska sändas till IMO:s databas över fartygs bränsleförbrukning från och med kalenderåret 2019 på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

SEEMP-planerna för i 1 mom. avsedda fartyg ska före utgången av 2018 innehålla en beskrivning enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen av metoden för insamling av uppgifterna om bränsleförbrukningen och förfarandena för rapportering av uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 1 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget.

2 b §

Uppgifter som ska lämnas

Fartyg som avses i 2 a § 1 mom. ska sammanställa uppgifterna om bränsleförbrukningen och ge in dem till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Dessa uppgifter ska

1) sammanställas i slutet av varje kalenderår och ges in inom tre månader från utgången av kalenderåret i fråga, eller

2) sammanställas och ges in på fartygets överföringsdag eller så snart efter den som det i praktiken är möjligt, om fartyget mitt i ett kalenderår överförs från en förvaltning till en annan, från en redare till en annan eller från en förvaltning och en redare till en annan.

Ett fartyg ska på begäran till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ge in de specificerade

Gällande lydelse

uppgifter som ligger till grund för de uppgifter som sänds till databasen över fartygs bränsleförbrukning och i andra situationer än de som avses i 1 mom. 2 punkten hålla uppgifterna lätt tillgängliga i minst tolv månader från utgången av det berörda kalenderåret på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Uppgifterna om bränsleförbrukning ska verifieras.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska sända de verifierade uppgifterna till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning. Verket ska se till att uppgifterna ges in till Internationella sjöfartsorganisationen senast en månad efter utfärdande av en försäkran om överensstämmelse för fartyget på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL 73/78.

2 c §

Försäkran om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning utfärda en försäkran om överensstämmelse för fartyget förutsatt att uppgifterna rapporterats i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78. En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

1) senast fem månader från ingången av kalenderåret, eller

2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 2 b § 1 mom. 2 punkten.

En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Den ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

3 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett

Föreslagen lydelse

uppgifter som ligger till grund för de uppgifter som sänds till databasen över fartygs bränsleförbrukning och i andra situationer än de som avses i 1 mom. 2 punkten hålla uppgifterna lätt tillgängliga i minst tolv månader från utgången av det berörda kalenderåret på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Uppgifterna om bränsleförbrukning ska verifieras.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska sända de verifierade uppgifterna till IMO:s databas över fartygs bränsleförbrukning. Verket ska se till att uppgifterna ges in till IMO senast en månad efter utfärdande av en försäkran om överensstämmelse för fartyget på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 c §

Försäkran om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning utfärda en försäkran om överensstämmelse för fartyget förutsatt att uppgifterna rapporterats i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

1) inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller

2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 2 b § 1 mom. 2 punkten.

En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Försäkran ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

3 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett

Gällande lydelse

internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap beviljar på skriftlig ansökan finska fartyg ett IEE-certifikat under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

4 §

Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet

Transport- och kommunikationsverket beslutar om undantag enligt regel 19 i bilaga VI till MARPOL 73/78 i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,

2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 §.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela

Föreslagen lydelse

internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap beviljar på skriftlig ansökan finska fartyg ett IEE-certifikat under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

4 §

Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet

Transport- och kommunikationsverket beslutar om undantag enligt regel 19 i bilaga VI till MARPOL-konventionen i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om följande:

1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 § i detta kapitel.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela

Gällande lydelse

tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

- 1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,
- 2) upprättande av SEEMP-planer,
- 3) IEE-certifikat,
- 4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 2 b § 3 mom. och förfarandena för verifiering.

8 kap

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

4 §

Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten

Barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i detta kapitel tillämpas inte på

- 1) fritidsbåtar vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,
- 2) fartyg som huvudsakligen används för sjöräddning och vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är 8 kubikmeter,
- 3) gränsbevakningsväsendets fartyg,
- 4) fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon.

9 kap

Mottagning av avfall i hamn

1 §

Föreslagen lydelse

tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om

- 1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 § *i detta kapitel*,
- 2) upprättande av SEEMP-planer,
- 3) IEE-certifikat,
- 4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 2 b § 3 mom. *i detta kapitel* och förfarandena för verifiering.

8 kap

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

4 §

Tillämpning av barlastvattenkonventionen och bestämmelser om barlastvatten

Barlastvattenkonventionen och bestämmelserna om barlastvatten i detta kapitel tillämpas inte på

- 1) fritidsbåtar vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är åtta kubikmeter,
- 2) fartyg som huvudsakligen används för sjöräddning och vars längd överallt är under 50 meter och största barlastvattenkapacitet är åtta kubikmeter,
- 3) Gränsbevakningsväsendets fartyg,
- 4) fartyg som enbart trafikerar finskt vattenområde eller den ekonomiska zonen,
- 5) *fartyg som byggts före år 1990 och som tillhandahåller Trafikledsverket* isbrytartjänster på basis av avtal, eller på fartyg som tillhandahåller Trafikledsverket isbrytartjänster på basis av fördrag.

9 kap

Hur avfall tas emot i hamn

1 §

Gällande lydelse

Hur avfall tas emot i hamn

(nytt 1 mom.)

Hamninnehavaren ska se till att det i hamn finnas anordningar som är tillräckliga för att av de fartyg som anlöper hamnen ta emot följande avfall som lämnas till innehavaren för omhändertagande:

- 1) oljehaltigt avfall,
- 2) avfall som innehåller skadliga flytande ämnen,
- 3) toalettavfall,
- 4) *fast avfall*,

5) sådant avfall från avgasrening vars utsläpp i miljön är förbjudet enligt bilaga VI till MARPOL 73/78, och

6) lastrester.

I oljehamnar ska det dessutom finnas anordningar som är tillräckliga för att ta emot oljehaltigt barlast- och tankrengöringsvatten från tankfartyg som anlöper dessa hamnar.

För anskaffning och användning av mottagningsanordningarna för sådana skadliga flytande ämnen som avses i 1 mom. 2 punkten samt för transport och behandling av avfall och blandningar svarar importören eller annan mottagare eller exportören eller annan avsändare av det ämne som ska transporteras.

Föreslagen lydelse

Mottagningsanordningar i hamn

Hamninnehavaren ska se till att det i hamnen finns tillräckliga mottagningsanordningar som har kapacitet att ta emot avfallet från fartyg som normalt använder hamnen, med beaktande av

- 1) hamnanvändarnas operativa behov,
- 2) hamnens storlek och geografiska läge,
- 3) den typ av fartyg som anlöper hamnen, och
- 4) eventuella undantag som föreskrivs i 10 kap. 5 §.

Hamninnehavaren ska se till att hamnen har separata mottagningsanordningar för åtminstone följande avfall:

- 1) oljehaltigt avfall,;
- 2) avfall som innehåller skadliga flytande ämnen;
- 3) toalettavfall,
- 4) *använda batterier och ackumulatorer*,
- 5) *el- och elektronikavfall*,
- 6) *bioavfall*,
- 7) *fiberförpackningsavfall*,
- 8) *plastförpackningsavfall*,
- 9) *glasförpackningsavfall*,
- 10) *metallförpackningsavfall och annat metallavfall av liten storlek*,
- 11) *annat fast avfall än det som avses i 4–10 punkten*,
- 12) sådant avfall från avgasrening vars utsläpp i miljön är förbjudet enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen.

(upphävs 2 mom.)

För anskaffning och användning av mottagningsanordningarna för sådana skadliga flytande ämnen som avses i 2 mom. 2 punkten samt för transport och behandling av avfall och blandningar svarar importören eller annan mottagare eller exportören eller annan avsändare av det ämne som ska transporteras.

Gällande lydelse

För innehavare av hamnar som huvudsakligen är avsedda för fritidsbåtar (småbåtshamnar) gäller skyldigheten att ta emot avfall hamnar som har minst 50 båtplatser eller i vars anslutning det finns plats för vinterförvaring av minst 50 fritidsbåtar, om det tas ut en avgift eller annan ersättning för båtplatserna. Innehavaren av en småbåtshamn kan komma överens med en annan hamninnehavare om en gemensam mottagningsplats, varvid hamnarna i detta avseende anses vara en (1) hamn.
(nytt 4 mom.)

(nytt 5 mom.)

(nytt 3 §)

(nytt 4 §)

Föreslagen lydelse

(se 4 §)

Vad som i 2 mom. föreskrivs om mottagningsanordningar för avfall gäller inte hamnar som enbart betjänar passagerarfartyg i inrikes fart med en dödvikt som understiger 1350 ton.

Hamninnehavaren ska säkerställa att mottagningsanordningarna i hamn fungerar klanderfritt och att anordningar som är ur funktion repareras utan dröjsmål.

3 §

Hur avfall tas emot i fiskehamnar

Det som föreskrivs i 1 § 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte hamnar som huvudsakligen används för fiskefartyg som avses i 1 kap. 2 § 22 punkten (fiskehamn).

4 §

Hur avfall tas emot i småbåtshamnar

Vad som föreskrivs i 1 § 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte småbåtshamnar.

Småbåtshamninnehavaren ska se till att småbåtshamnen har tillräckliga separata mottagningsanordningar åtminstone för toalettavfall och blandat kommunalt avfall.

Innehavaren av en småbåtshamn där båtarna huvudsakligen är förtöjda längre än tre nätter ska dock se till att småbåtshamnen har tillräckliga separata mottagningsanordningar för åtminstone följande avfall:

1) oljehaltigt avfall,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 2) toalettavfall,
- 3) blandat kommunalt avfall,
- 4) farligt avfall.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 och 3 mom. och i 1 § 1 mom. får innehavaren av en småbåtshamn ordna mottagningen av avfall genom att avtala om användarrätt av en mottagningsanordning som finns i närområdet på rimligt avstånd. I ett sådant fall ska småbåtshamnen tillhandahålla för hamnanvändarna lätt tillgänglig information om arrangemanget i fråga och mottagningsanordningens läge och öppettider. Vid dimensionering av avfallsmottagningen i småbåtshamnar ska även hamnanvändare från andra småbåtshamnar beaktas.

3 §

5 §

Avfallshanteringsplan för hamn

Avfallshanteringsplan för hamn

Hamninnehavaren ska göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall från fartyg som avses i 1 §. En småbåtshamn får göra upp en gemensam avfallshanteringsplan tillsammans med en annan småbåtshamn. Den planen kan gälla en eller flera typer av avfall.

Vid planeringen av de åtgärder som ingår i planen, såsom mottagning, insamling, lagring, hantering och återvinning av avfallet ska hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen beaktas. I planen ska det dessutom krävas att de åtgärder som behövs för avfallshanteringen ska övervakas, observerade brister avhjälpas utan dröjsmål och avfallshanteringsverksamheten kontinuerligt utvecklas.

Hamninnehavaren ska göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall.

Hamnens avfallshanteringsplan ska beskriva mottagningen, insamlingen, lagringen, behandlingen och återvinningen av avfall från fartyg samt övrig avfallshantering. Avfallshanteringsplanen ska dessutom beskriva belopp och beräkningsgrunder för de avgifter som tas ut hos fartygen. Avfallshanteringsplanen ska beskriva de säkerhetsåtgärder som ska vidtas vid avfallshanteringen av avfall från fartyg om dessa inte har beskrivits i någon annan plan för hamnverksamheten som godkänts av behöriga myndigheter. Vid utarbetandet av hamnens avfallshanteringsplan ska hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen beaktas.

Om småbåtshamnen har ett i 4 § 3 mom. avsett avtal om användarrätt till en mottagningsanordning ska innehållet i det avtalet beskrivas i hamnens avfallshanteringsplan.

(nytt 3 mom.)

Gällande lydelse

(nytt 4 mom.)

Hamnen ska följa avfallshanteringsplanen efter det att den har godkänts.

4 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för godkännande för den närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde hamnen är belägen. Småbåtshamnar ska dock presentera sina planer för godkännande hos miljöförvaldsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.

En avfallshanteringsplan ska ändras, om det sker en betydande förändring i fråga om kvalitet, kvantitet eller hantering av det avfall som avlämnas i en hamn. Om det inte finns något behov att ändra planen inom tre från dess godkännande ska hamninnehavaren till den berörda tillsynsmyndigheten skicka en anmälan om att planen fortsatt gäller. Planen ska ändras på tillsynsmyndighetens uppmaning. Det ska av uppmaningen framgå vilka delar av planen som ska ändras.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i detta kapitel och 10 kap. och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem.

Föreslagen lydelse

Hamnen kan göra upp en gemensam avfallshanteringsplan med en hamn som är belägen på samma geografiska område. I avfallshanteringsplanen ska behovet och tillgången till mottagningsanordningarna fastställas separat för vardera hamnen.

När avfallshanteringsplanen har godkänts ska hamnen iaktta den. Dessutom ska åtgärder som behövs för genomförandet av avfallshanteringen och mottagningsanordningarnas skick övervakas, observerade brister avhjälpas utan dröjsmål och avfallshanteringsverksamheten kontinuerligt utvecklas.

6 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för bedömning och godkännande för den närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde hamnen är belägen. *Avfallshanteringsplanen för en småbåtshamn och en sådan fiskehamn där den årliga lossade fångsten understiger 20 000 kilogram* ska dock läggas fram för bedömning och godkännande hos miljöförvaldsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.

Hamninnehavaren ska uppdatera avfallshanteringsplanen och lägga fram den för bedömning och godkännande för den enligt 1 mom. behöriga myndigheten med högst fem års mellanrum. Dessutom ska avfallsplanen uppdateras och läggas fram för bedömning och godkännande för den behöriga myndigheten om det sker en betydande förändring i hamnens verksamhet eller i kvaliteten, kvantiteten eller hanteringen av det avfall som avlämnas i hamnen.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i detta kapitel och 10 kap. och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaldsmyndigheten kan i samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen

Gällande lydelse

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen och den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt miljöförvaltningslagen. Ett registerutdrag ska då sändas till hamninnehavaren.

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de fartygsinnehavare som använder hamnen och deras företrädare samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängligt på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla samt på sin webbplats, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska

Föreslagen lydelse

meddela föreskrifter om behövliga mottagningsanordningar och om på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas samt om andra frågor om det behövs för genomförandet av planen.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten föra in en anteckning om planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt 222 § i miljöförvaltningslagen (527/2014). Den myndighet som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska sända ett registerutdrag över anteckningen till hamninnehavaren

7 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de innehavare och användare av fartyg som använder hamnen och deras företrädare, behöriga myndigheter samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska, innan det läggs fram för godkännande, under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängligt på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare följande uppdaterade uppgifter om avfallshanteringen i hamnen elektroniskt så att

Gällande lydelse

ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

6 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Mottagningen av sådant fartygsgenererat avfall som avses i 1 § ska ordnas så att fartygen inte orsakas onödigt dröjsmål.

(nytt 2 mom.)

7 §

Rapportering

Närings-, trafik- och miljöcentralerna, Transport- och kommunikationsverket och hamnarna ska sända den information som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, nedan fartygsavfallsdirektivet, till Finlands miljöcentral, som har i uppgift att

Föreslagen lydelse

hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information:

1) var mottagningsanordningen för varje kajplats är belägen och, när så är relevant, dess öppettider,

2) en förteckning över fartygsavfall som hanteras av hamnen,

3) en förteckning över kontaktställen, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som tillhandahålls,

4) en beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall, och

5) en beskrivning av avgiftssystemet, inklusive principerna för bestämmande av avgifterna samt avgiftsbeloppen.

En hamninnehavare, som registrerats i systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice, ska dessutom rapportera de uppgifter som avses i 2 mom. till det i övervakningsdirektivet avsedda systemet för informationsutbyte inom sjöfarten.

8 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Mottagningen av sådant fartygsgenererat avfall som avses i 1 § ska ordnas så att fartygen eller andra parter som deltar i avlämning eller mottagning av avfall inte orsakas onödigt dröjsmål.

Fartygets trafikidkare eller ägare eller någon annan som deltagit i avlämning eller mottagning av avfall har rätt till ersättning för skador som orsakats denne av onödigt dröjsmål enligt vad som föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974).
(nuvarande 7 § stryks)

Gällande lydelse

sammanställa en rapport som ska skickas till Europeiska kommissionen.

(nytt 9 §)

Föreslagen lydelse

9 §

Rapportering om brister i hamnarnas mottagningsanordningar

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Internationella sjöfartsorganisationen om påstådda brister i mottagningsanordningarna för avfall i en finländsk hamn i enlighet med vad som föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet, om det gäller sådana påstådda brister som rapporterats av en annan medlemsstat av Internationella sjöfartsorganisationen. Transport- och kommunikationsverket ska rapportera påstådda brister i mottagningsanordningarna för avfall i hamnar utanför Finland till hamnstatens myndigheter och till Internationella sjöfartsorganisationen i enlighet med vad som föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet.

(nytt 10 §)

10 §

Insamling och rapportering av uppgifter om volymen av och mängden avfall som i samband med fiskeinsatser samlas i håvfångstredskap

Naturrekursinstitutet ska samla in uppgifter om volymen av och mängden avfall som samlas i håvfångstredskap under fiskeinsatser och rapportera uppgifterna till Europeiska kommissionen.

8 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

11 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Finlands övriga internationella förpliktelser, samt Europeiska unionens rättsakter och denna lag utfärdas närmare bestämmelser om följande:

Gällande lydelse

- 1) arrangemang för mottagning av avfall i hamn enligt 1 §,
- 2) arrangemang för mottagning av avfall i reparationshamnar enligt 2 §, och
- 3) struktur och innehåll i hamnens avfallshanteringsplan enligt 3 §.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

10 kap

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester

Ett finskt fartyg som anlöper en hamn i Östersjöområdet eller inom Europeiska gemenskapen eller ett fartyg som inte är finskt och som anlöper en hamn inom finskt territorium ska, innan det lämnar hamnen, till de mottagningsanordningar för avfall som finns i hamnen avlämna allt sitt *fartygsavfall och alla sina lastrester*.

Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas *till någon annan lämplig mottagningsanordning i land, om inte avfallet med stöd av denna lag kan lämnas ombord*.

Skyldigheten att avlämna avfall enligt 1 mom. gäller emellertid inte

Föreslagen lydelse

- 1) mottagningsanordningar i hamn enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) arrangemang för mottagning av avfall i reparationshamnar enligt 2 § i detta kapitel,
- 3) arrangemang för mottagning av avfall i fiskehamnar enligt 3 § i detta kapitel,
- 4) arrangemang för mottagning av avfall i småbåtshamnar enligt 4 § i detta kapitel,
- 5) struktur och innehåll i hamnens avfallshanteringsplan enligt 5 § i detta kapitel,
- 6) information enligt 7 § 2 mom. i detta kapitel och rapportering av uppgifter enligt 3 mom. i den paragrafen,; och
- 7) metoder för insamling av övervakningsuppgifter om volymen av och mängden avfall som samlas i håvfångstredskapet under fiskeinsatser och formatet för rapporteringen enligt 10 § i detta kapitel.

10 kap

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av avfall från fartyg

Finska fartyg som anlöper en hamn i Östersjöområdet eller inom Europeiska unionen och fartyg som inte är finska och som anlöper en hamn inom finskt territorium ska, innan de lämnar hamnen, till de mottagningsanordningar för avfall som finns i hamnen avlämna allt sitt *fartygsgenererade avfall i enlighet med de lossningsbestämmelser som grundar sig på MARPOL-konventionen*.

Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn, ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas till den mottagningsanordning i fråga om vilken hamninnehavaren i enlighet med 9 kap. 4 § 4 mom. avtalat om användning.

Gällande lydelse

1) *små mängder avfall enligt definition i förordning av statsrådet,*

2) *när det av orsaker som inte beror på fartyget skulle medföra onödigt dröjsmål för fartyget att avlämna avfallet i hamnen; då krävs det också att fartyget har tillräckligt med separata upplagringsutrymmen för allt fartygsavfall och alla lastrester som har uppstått på fartyget och kommer att uppstå på fartyget under den kommande färden, eller*

3) *avlämnande av toalettavfall om fartygets tankar för detta avfall räcker till för färden till nästa hamn.*

Trots vad som föreskrivs i 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, *om det är motiverat att anta att den hamn där avfallet är tänkt att avlämnas inte har ändamålsenliga mottagningsanordningar eller det inte är känt i vilken hamn avfallet ska avlämnas, och det därför finns risk för att avfallet släpps ut i vattnet.*

Fartygets befälhavare ansvarar för att man på fartyget iakttar de skyldigheter som föreskrivs i detta kapitel eller i enlighet med det.

3 §

Anmälan om fartygsavfall och lastrester

När ett fartyg anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat *avge en anmälan om fartygsavfall och lastrester* till innehavaren av anlöpshamnen via det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Anmälan ska avges minst 24 timmar före ankomsten eller omedelbart vid avfärden från den föregående hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till hamnen, ska anmälan avges omedelbart då den slutliga anlöpshamnen är

Föreslagen lydelse

Med avvikelse från 1 mom. kan fartyget fortsätta sin färd till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfall om

1) *fartyget har tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som genererats och kommer att genereras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn,*

2) *fartyget endast vistas på hamnens ankarplats och där mindre än 24 timmar, eller*

3) *fartyget endast vistas på hamnens ankarplats och väderförhållanden är svåra.*

Trots vad som föreskrivs i 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, *om det på grundval av tillgänglig information inte kan fastställas att fartygets nästa anlöpshamn har tillräckliga mottagningsanordningar, eller om nästa anlöpshamn är okänd.*

Fartygets befälhavare ansvarar för att de skyldigheter som föreskrivs i detta kapitel eller med stöd av det iakttas på fartyget.

2 §

Förhandsanmälan av avfall

När ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller en person som bemyndigats av befälhavaren lämna innehavaren av anlöpshamnen *en förhandsanmälan om avfall från fartyget enligt bilaga 2 till fartygsavfallsdirektivet* via det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Anmälan ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten, eller omedelbart vid avfärden från den föregående

Gällande lydelse

känd. Informationen ska förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för myndigheterna i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fiskefartyg och inte heller fritidsbåtar som tar högst 12 passagerare.

Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera genomförande av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar och inspektera fartyg i enlighet med direktivet.

(nytt 3 §)

Föreslagen lydelse

hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till den hamnen, ska anmälan lämnas omedelbart då kännedom fås om vilken den slutliga anlöpshamnen är. Informationen ska bevaras ombord i elektroniskt format åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för behöriga myndigheter i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fartyg som endast vistas på hamnens ankarplatser eller fartyg som används för hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

(se 12 kap. 2, 6 och 8 § i propositionen)

3 §

Avfallsavlämningskvitto

Operatören av mottagningsanordningen i den hamn där avfallet avlämnats ska fylla i och lämna fartygets befälhavare avfallsavlämningskvittot utan onödigt dröjsmål. Kvittot ska innefatta uppgifter som räknas upp i bilaga 3 till fartygsavfallsdirektivet.

Kravet enligt 1 mom. tillämpas dock inte på hamnar som endast kan ta emot fartyg med en dödvikt på mindre än 1 350 ton och som har obemannade mottagningsanordningar. I samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen ska hamnen meddela huruvida planen uppfyller förutsättningarna för undantag. Då ska den myndighet som godkänner hamnens avfallshanteringsplan meddela hamnens namn och position via det i övervakningsdirektivet avsedda systemet för informationsutbyte inom sjöfarten. Uppgifterna meddelas dock endast för de hamnar som anlöps av fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet.

Befälhavaren på ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet eller någon som denne

Gällande lydelse

2 §

Avgifter för fartygsavfall och lastrester

Hamninnehavaren ska ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för avfallshanteringen av alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om fartyget lämnar avfall i hamnen eller inte. Avgifterna ska innefatta kostnaderna för hanteringen av följande fartygsavfall:

- 1) oljehaltigt avfall,
- 2) fast avfall, exklusive lastrester, och
- 3) toalettavfall.

(nytt 2 mom.)

Hamninnehavaren ska i syfte att täcka kostnaderna för avfallshanteringen ta ut en avgift också av de fartyg som anlöper hamnen och som avlämnar lastrester till hamnens mottagningsanordningar.
(nytt 3 mom.)

Föreslagen lydelse

bemyndigat för uppgiften ska före avgång eller så snart avfallsavlämningskvittot har mottagits rapportera informationen på kvittot genom det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Informationen på avfallsavlämningskvittot ska ombord på fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet finnas tillgänglig i minst två år tillsammans med tillämplig oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, och ska på begäran läggas fram för den behöriga myndigheten i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 och 3 mom. tillämpas inte på fartyg som används i hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

4 §

Avgifter för avfall från fartyg

Hamninnehavaren ska ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för avfallshanteringen av alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om fartyget lämnar avfall i hamnen eller inte eller hur mycket avfall fartyget avlämnar i hamnen. Avgifterna ska täcka de indirekta administrativa kostnaderna och hanteringen av följande fartygsavfall:

- 1) oljehaltigt avfall, med undantag av lastrester,
- 2) toalettavfall, och
- 3) fast avfall, inklusive avfall som samlas i håvfångstredskapen under fiskeinsatser, med undantag av lastrester.

Avgift tas dock ut på grundval av den avlämnade avfallstypen och avfallsmängden

- 1) för kostnader som orsakas av avlämning av avfall som avses i 1 mom. om den avlämnade avfallsmängden överskrider den maximala lagringskapacitet som avses i en statsrådsförordning som utfärdats med stöd av 6 §,

- 2) för avfall från avgasreningssystem, och
- 3) för den del av kostnaderna som inte täcks av avgiften enligt 1 mom.

(upphävs 2 mom.)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

(nytt 4 mom.)

Avgifterna kan ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen. Hamnen ska uppge avgiftsbeloppet och avgiftskriterierna. Avgifterna kan graderas exempelvis efter fartygstyp, fartygsklass eller fartygets storleksklass, men avgifterna får inte vara beroende av hur mycket avfall fartyget lämnar i hamnen. Nedsättning på avgifterna kan beviljas, om fartyget använder anordningar eller metoder eller sådant högklassigt bränsle som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller kan återvinnas.

Avgift enligt 1 mom. tas dock inte ut för fiskefartyg och inte heller för fritidsbåtar som får transportera högst 12 passagerare. Någon avgift tas heller inte ut för sådana fartyg som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 4 § i detta kapitel har befriat från obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester.

4 §

Befrielse från den obligatoriska avlämningen och anmälningsskyldigheten

Transport- och kommunikationsverket kan på skriftlig ansökan medge befrielse från den obligatoriska avlämning av fartygsavfall och lastrester som avses i 1 § och från skyldigheten att anmäla fartygsavfall och

Avgifterna ska vara rimliga och grundas på kostnader som orsakas av tillgängliga anordningar i hamnen och på tjänster som hamnen tillhandahåller. Hamninnehavaren ska meddela belopp och beräkningsgrund för avgiften som tas ut av fartyget. Avgifterna får differentieras

- 1) enligt fartygets typ, kategori och storlek,*
- 2) om tjänsterna tillhandahålls utanför hamnens normala öppettider, eller*
- 3) enligt hur farligt avfallet är.*

På avgifterna ska det beviljas nedsättning om det är fråga om fartyg som är i drift inom närsjöfart eller om fartyget använder anordningar, metoder eller sådant bränsle av hög kvalitet som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller att avfallet kan återvinnas.

Avgifterna kan ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen eller i annan avgift som tas ut för nyttjanderätt till hamnen.

Avgift enligt 1 mom. tas inte ut hos de fartyg som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 5 § har befriat från obligatorisk avlämning av avfall från fartyg, för fartyg som används i hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster eller för fartyg som endast vistas på hamnens ankarplatser.

5 §

Befrielse från den obligatoriska avlämningen, anmälningsskyldigheten och avgifterna

Transport- och kommunikationsverket kan på skriftlig ansökan medge fartyg befrielse från den obligatoriska avlämningen av avfall

Gällande lydelse

lastrester enligt 3 § i fråga om ett fartyg som är i reguljär trafik så att det upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en angiven finsk hamn som ligger vid denna rutt. Befrielse kan också medges för ett fartyg som är i kryssningstrafik eller annan trafik så att det avgår från och anlöper en och samma finska hamn utan att anlöpa mellanliggande hamnar. För att befrielse ska kunna medges krävs det dessutom att fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen. Transport- och kommunikationsverket ska på det sätt som närmare framgår av beslutet om befrielse lämnas en redogörelse för att fartyget i huvudsak använder tjänster enligt avfallshanteringsavtalet. Befrielse medges för viss tid och för högst fem år åt gången.

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta de berörda hamnarna om sitt beslut.

Transport- och kommunikationsverket ska regelbundet och åtminstone en gång om året underrätta Europeiska kommissionen om befrielser som medgivits.

Föreslagen lydelse

från fartyg, från anmälan av avfall från fartyg och lastrester som avses i 2 § och befrielse från avgifter som tas ut för avfall från fartyg som avses i 4 § vid finska hamnar som ligger längs dess rutt. För att befrielse ska kunna medges krävs det att

1) fartyget är i trafik som baseras på en offentliggjord eller planerad lista över avgångs- och ankomsttider mellan fastställda hamnar eller återkommande överfarter som utgör en vedertagen tidtabell,

2) fartyget minst en gång varannan vecka gör upprepade likadana resor med samma fartyg mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp,

3) fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal, med ett kompetent företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen, som hamnen har godkänt och som har meddelats till alla hamnar som ligger vid fartygets rutt, samt har avfallsavlämningskvitton, och

4) arrangemanget inte har negativ inverkan på den marina miljön, sjösäkerheten, hälsan eller boende- eller arbetsförhållandena ombord på fartygen.

Befrielse beviljas för viss tid och för högst fem år åt gången.

Transport- och kommunikationsverket ska tillhandahålla fartyget som medges befrielse enligt 1 mom. ett intyg om undantag enligt bilaga 5 till fartygsavfallsdirektivet. Transport- och kommunikationsverket ska underrätta de berörda hamnarna som ligger på fartygets rutt och övriga hamnar om befrielsen. Transport- och kommunikationsverket ska även meddela uppgifterna i intyget om undantag genom systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice.

Trots den beviljade befrielsen får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har genererats och som kommer att genereras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser

För att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter får närmare bestämmelser om förutsättningarna enligt 1 § 3 mom. 2 punkten att låta bli att avlämna avfall i hamnen utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

1) tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses i § 3 mom. 1 punkten, 4 § 2 mom. 1 punkten och 5 § 4 mom. i detta kapitel,

2) de grunder enligt vilka avfallens farlighet enligt 4 § 3 mom. i detta kapitel bedöms, och

3) de grunder på vilka fartyg ska beviljas nedsättning på avgifterna enligt 4 § 4 mom. i detta kapitel.

(upphävs 2 mom.)

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

11 kap

11 kap

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §

1 §

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg i *Finlands territorialvatten* eller ekonomiska zon olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska han eller hon anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice eller, utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är han eller hon skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg på *finskt vattenområde* eller den ekonomiska zonen olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska befälhavaren anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice eller, utanför finskt vattenområde eller den ekonomiska zonen, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är denne skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

Gällande lydelse

3 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför dessa områden om följande:

- 1) sättet att anmäla oljeskador och fara för oljeskada enligt 1 §, och
- 2) sättet att anmäla utsläpp av andra skadliga ämnen och fara för sådana utsläpp enligt 2 §.

Föreslagen lydelse

3 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om territorialvatten och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också utanför dessa områden om följande:

- 1) sättet att anmäla oljeskador och fara för oljeskada enligt 1 § i *detta kapitel*, och
- 2) sättet att anmäla utsläpp av andra skadliga ämnen och fara för sådana utsläpp enligt 2 § i *detta kapitel*.

12 kap

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, *Finlands miljöcentral*, närings-, trafik- och miljöcentralen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

12 kap

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, *de kommunala miljövårdsmyndigheterna*, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

2 §

Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller

- 1) fartyg, dess konstruktion och last,
- 2) fartygsbränsle och dess kvalitet,
- 3) utsläpp från fartyg till luft och vatten,

2 §

Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller

- 1) fartyg, dess konstruktion och last.
- 2) fartygsbränsle och dess kvalitet,
- 3) utsläpp från fartyg till luft och vatten,

Gällande lydelse

4) skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg,
5) fartygens utrustning,
6) användningen av fartyg,
7) fartygets certifikat och andra handlingar,
8) fartygsbefälhavarens och den övriga besättningens anmälningsskyldighet,
9) skyldigheten att lämna fartygsavfall i hamn,

10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

(nytt 3 mom.)

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

(nytt 3 mom.)

15 §

Administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket och närings-, trafik- och miljöcentralen får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag

Föreslagen lydelse

4) skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg,
5) fartygens utrustning,
6) användningen av fartyg,
7) fartygets certifikat och andra handlingar,
8) fartygsbefälhavarens och den övriga besättningens anmälningsskyldighet,

9) skyldigheten för fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet att avlämna avfall från fartyget i hamn och förhandsanmälan om avfallet, och

10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken på territorialvattnen och den ekonomiska zonenskyldigheten enligt 10 kap. 1 § för fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn.

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken på insjövattnen och territorialvattnen skyldigheten enligt 10 kap. 1 § för fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn.

15 §

Administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen, den kommunala miljövårdsmyndigheten och Tullen får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag

Gällande lydelse

1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna,

2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt,

3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket och närings-, trafik- och miljöcentralen får förena ett förbud eller föreläggande som de utfärdar med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

17 §

Tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta åtgärder när ett fartyg bryter mot sin skyldighet att avlämna avfall i hamn eller släpper ut miljöförstörande ämnen

Om det finns tydliga bevis på att ett fartyg inte fullgjort sin skyldighet att avlämna fartygsavfall eller lastrester i hamn, ska Transport- och kommunikationsverket stoppa fartyget eller, om fartygets nästa anlöpshamn finns i en annan stat, göra en anmälan till den behöriga tillsynsmyndigheten i enlighet med fartygsavfallsdirektivet.

Om det har observerats att ett fartyg släppt ut olja eller skadliga flytande ämnen inom finskt vattenområde, inom Finlands ekonomiska zon eller på öppet hav, ska Finlands miljöcentral, Gränsbevakningsväsendet eller Transport- och kommunikationsverket anmäla utsläppet

Föreslagen lydelse

1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna,

2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt,

3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna och Tullen får förena ett förbud eller föreläggande som de meddelar med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande.

17 §

Tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta åtgärder när ett fartyg bryter mot sin skyldighet att avlämna avfall i hamn eller släpper ut miljöförstörande ämnen

Om Gränsbevakningsväsendet eller Transport- och kommunikationsverket observerar att ett fartyg släppt ut olja eller skadliga flytande ämnen inom finskt vattenområde, inom den ekonomiska zonen eller på öppet hav, ska myndigheten i fråga anmäla utsläppet till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat och framföra begäran till fartygets flaggstat om att vidta åtgärder med anledning av utsläppet såsom föreskrivs i direktivet om fartygsavfallsbrott.

Gällande lydelse

till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat och framföra begäran om att åtgärder med anledning av utsläppet inleds *i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, jämte ändringar.*

(nytt 18 §)

Föreslagen lydelse

18 §

Rapportering till kommissionen

Transport- och kommunikationsverket ska vart tredje år lämna en rapport till Europeiska kommissionen om hur Finlands behöriga myndigheter har tillämpat direktivet om fartygsavfallsbrott.

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, *Finlands miljöcentralens*, närings-, trafik- och miljöcentralens, Gränsbevakningsväsendets, Tullens och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap

Särskilda bestämmelser

1 §

Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar

På avgifter för myndighetsprestationer och myndigheters kontrollåtgärder enligt denna lag tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifter som statliga myndigheter tar ut utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. *Kommunerna kan ta ut en avgift för myndighetsuppgifter enligt denna lag i enlighet med grunder som i tillämpliga delar ska motsvara lagen om grunderna för avgifter till staten.* Grunderna

19 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, närings-, trafik- och miljöcentralens, Gränsbevakningsväsendets, Tullens och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap

Särskilda bestämmelser

1 §

Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar

Bestämmelser om avgifter för myndighetsprestationer och myndigheters kontrollåtgärder enligt denna lag finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Grunderna för avgiften till kommunen anges i en taxa som kommunen godkänt. För myndighetsuppgifter som närings-, trafik- och miljöcentralen ska sköta enligt 9 kap. 6 § kan det tas ut avgifter i enlighet med grunder som ska motsvara de

Gällande lydelse

för avgiften till kommunen anges närmare i en taxa som kommunen godkänt.

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning enligt 2 kap. 1 §,

11) skyldighet att sörja för mottagningsanordningar i hamn enligt 9 kap. 1 och 2 §,

För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms även den fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att ha en förteckning över farliga material enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen.

Föreslagen lydelse

grunder som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten.

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

1) utsläppsförbud eller utsläppsbegränsning enligt 2 kap. 1 § *av olja, oljehaltiga blandningar eller av kolväten som har med olja eller oljehaltiga blandningar jämförbara egenskaper och av andra skadliga ämnen som används på likartat sätt på fartyg,*

11) skyldighet att sörja för mottagningsanordningar i hamn enligt 9 kap. 1-4 §,

För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms även den fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att ha en förteckning över farliga material enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen *och en i 7 kap. 11 a § avsedd leverantör av marina bränslen som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar den specifikation som meddelats i det i den paragrafen avsedda överlåtelsebeviset för bränsle, eller levererat ett bränsleprov som inte tagits på det sätt som föreskrivs i den paragrafen.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 2 § 20 och 45 punkten, 17 §, 29 § 3 mom. och 91 § 12 punkten, av dem 2 § 20 punkten, 17 § och 29 § 3 mom. sådana de lyder i lag 946/2018 och 2 § 45 punkten sådan den lyder i lag 169/2019, samt fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 198/2018, 946/2018, 169/2019 och 783/2019, en ny 2 a- och en ny 13 b-punkt, till lagen ett nytt 5 a kap. och till 91 § en ny 11 punkt, i stället för den 11 punkt som upphävts genom lag 879/2014, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

(nytt 2 a)

2 a) den delegerade förordningen kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/411 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg vad avser säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor,

(nytt 13 b)

13 b) stabilitetsdirektivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg,

20) ro-ro-passagerarfartyg fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till non-SOLAS-direktivet,

20) ro-ro-passagerarfartyg ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller lastutrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till den delegerade förordningen,

45) traditionsfartyg ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,

45) traditionsfartyg ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i småskalig kommersiell trafik i inrikes fart och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,

17 §

17 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Likvärdigheter

Transport- och kommunikationsverket kan meddela föreskrifter enligt vilka det är tillåtet att tillämpa regler som motsvarar reglerna i bilaga I till *non-SOLAS-direktivet*, om de motsvarande reglerna är minst lika effektiva som reglerna i bilaga I.

29 §

Eftergifter

Transport- och kommunikationsverket ska informera IMO om eftergifter enligt 1 och 2 mom.

(nytt 5 a kap)

Likvärdigheter

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter som tillåter tillämpningen av regler som motsvarar reglerna i *den delegerade förordningen*, om de motsvarande reglerna är minst lika effektiva som reglerna i *den delegerade förordningen*.

29 §

Eftergifter

Transport- och kommunikationsverket ska informera IMO om eftergifter enligt 1 mom.

5 a kap

Ro-ro-passagerarfartygs stabilitet

34 a §

Särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

Fartyg som omfattas av stabilitetsdirektivets tillämpningsområde ska uppfylla de stabilitetskrav som föreskrivs i det direktivet.

För genomförande av stabilitetsdirektivet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och besluta om havsområden som uppfyller vad som föreskrivs i stabilitetsdirektivet och på vilka ro-ro-passagerarfartygen regelbundet trafikerar till eller från hamnarna samt den signifikanta våghöjden på områdena i fråga.

34 b §

Certifikat

Transport- och kommunikationsverket beviljar certifikat för ro-ro-passagerarfartyg som seglar under finländsk flagg och som uppfyller de särskilda stabilitetskrav som

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

fastställs i artikel 6 i stabilitetsdirektivet och i bilaga I till det.

Certifikatet är giltigt så länge som fartyget trafikerar i ett havsområde med samma eller lägre signifikanta våghöjder.

34 c §

Trafik under vissa delar av året och trafik under kortare tidsperioder

Om ett rederi som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som ska nyttjas i trafiken i fråga under en kortare period som understiger ett kalenderår, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken senast en månad innan dessa fartyg börjar nyttjas i denna trafik. Om det emellertid på grund av oförutsedda omständigheter är nödvändigt att snabbt sätta in ett ro-ro-passagerarfartyg som ersättning för ett annat fartyg i reguljär trafik för att säkerställa kontinuitet i trafiken tillämpas 17 e § 3 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Om ett rederi önskar bedriva reguljär säsongstrafik under kortare tidsperioder som inte överstiger sex månader per år, ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta senast tre månader innan denna trafik börjar bedrivas.

Om säsongstrafik som bedrivs under en kortare period sker under förhållanden med lägre signifikant våghöjd än den som fastställts för havsområdet i fråga vid trafik året runt, får Transport- och kommunikationsverket, vid tillämpning av de särskilda stabilitetskraven i bilaga I till stabilitetsdirektivet, använda den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod för att bestämma vattennivån på däck. Den signifikanta våghöjd som är tillämplig under denna kortare tidsperiod ska fastställas genom avtal mellan de medlemsstater i Europeiska unionen eller, när så är tillämpligt och möjligt, de medlemsstater och de stater utanför Europeiska unionen där trafikens ändpunkter är belägna.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

En förutsättning för att bedriva säsongstrafik under en kortare period är att det ro-ro- passagerarfartyg som nyttjas för sådan trafik har ett i 34 b § föreskrivet certifikat.

91 §

91 §

Fartygssäkerhetsförseelse

Fartygssäkerhetsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

11 punkten har upphävts genom L 7.11.2014/879.

12) bryter mot förbudet i 34 §,

11) bryter mot förbudet i 34 § att använda fartyget,

12) försummar att iaktta de särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som föreskrivs i 34 a § 1 mom. eller de föreskrifter som avses i 2 mom. i den paragrafen.

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygssäkerhetsförseelse dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i fartygsregisterlagen (512/1993) 20, 27 och 31 §, 20 och 31 § sådana de lyder i lag (310/2018), som följer:

Gällande lydelse

20 §

Registreringsansökan

Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i fartygsregistret skall göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.

Av ansökan skall framgå

- 1) det fartyg som ansökan om registrering eller inskrivning av äganderätten gäller,
- 2) ägarens namn,
- 3) övriga uppgifter som skall antecknas i registret, om de inte framgår av bilagorna till ansökan, samt
- 4) ägarens, dennes representants eller ombuds telefonnummer samt den postadress till vilken meddelanden i ärendet kan sändas.

Sökanden skall förete behövlig utredning över lagligheten av sitt förvärv. De handlingar, som förvärvet grundar sig på skall fogas till ansökan i original eller avskrift som har bestyrkts av notarius publicus.
(nytt 4 mom.)

Om den tidigare ägarens förvärv inte har införts i registret, skall över hans äganderätt företes en sådan utredning som skulle behövas för inskrivning av hans förvärv. Utredning över den tidigare ägarens äganderätt behöver dock inte företes om fartyget har sålts på exekutiv auktion.

Föreslagen lydelse

20 §

Registreringsansökan

Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i registret ska göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.

Av ansökan ska framgå

- 1) det fartyg som ansökan om registrering eller inskrivning av äganderätten gäller,
- 2) ägarens namn,
- 3) övriga uppgifter som ska antecknas i registret om de inte framgår av bilagorna till ansökan, samt
- 4) ägarens, dennes representants eller ombuds telefonnummer samt den postadress till vilken meddelanden i ärendet kan sändas.

Sökanden ska förete behövlig utredning över lagligheten av sitt förvärv. De handlingar som förvärvet grundar sig på ska fogas till ansökan i original eller avskrift som har bestyrkts av notarius publicus.

Sökanden kan även förete en avskrift av den ursprungliga handlingen som utredning över lagligheten av förvärvet. Den ursprungliga handlingen eller en handling som bestyrkts av notarius publicus ska dock företes för myndigheten senast en månad efter det att ansökan om inskrivning av äganderätten i registret borde ha gjorts.

En om fartygets tidigare ägares förvärv inte har antecknats i registret, ska sådan utredning över den tidigare ägarens äganderätt företes som skulle behövas för inskrivning av den tidigare ägarens förvärv. Utredning över tidigare ägares äganderätt behöver dock inte företes om fartyget har sålts på exekutiv auktion.

Gällande lydelse

27 §

Avslående av ansökan

Ansökan skall avslås, om

- 1) utredning som avses i 20 § 3 och 4 mom. inte har företetts och kungörelse enligt 25 § inte har begärts,
- 2) överlåtaren inte hade rätt att överlåta fartyget och en anteckning om denna *inskränkning av förfoganderätten* hade gjorts i registret före överlåtelsen, eller
- 3) det finns något annat hinder för registreringen av fartyget eller inskrivningen av äganderätten.

31 §

Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg

Om ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i paragrafen. *Registermyndigheten skall innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.* (nytt 2 mom.)

Den i registret införda ägaren skall utan dröjsmål underrättas om registermyndighetens beslut om avregistrering av fartyget.

Föreslagen lydelse

27 §

Avslående av ansökan

En i 20 § avsedd ansökan ska avslås, om

- 1) utredning som avses i 20 § 3–5 mom. inte har företetts och kungörelse enligt 25 § inte har begärts,
- 2) överlåtaren inte hade rätt att överlåta fartyget och en anteckning om detta hade gjorts i registret före överlåtelsen, eller
- 3) det finns något annat hinder för registreringen av fartyget eller inskrivningen av äganderätten *än de som avses i 1 och 2 punkten.*

31 §

Avregistrering av fartyg

Om *den i registret införda* ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen.

Om den i registret antecknade fartygsägaren inte uppfyller sin skyldighet enligt 20 § 4 mom., ska registermyndigheten avföra fartyget ur registret.

Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret antecknade ägaren tillfälle att bli hörd.

Den i registret antecknade ägaren ska utan dröjsmål underrättas om registermyndighetens beslut att avregistrera fartyget.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) en ny 4 a § som följer:

Gällande lydelse

4 a §

Säkerhetskontroller som utförs av klassificeringssällskap

Transport- och kommunikationsverket får bemyndiga ett i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) avsett, av verket erkänt klassificeringssällskap att utföra sådana säkerhetskontroller inklusive mellanliggande och förnyade kontroller som avses i förordningen om sjöfartsskydd. Dessutom får verket bemyndiga ett sådant klassificeringssällskap att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget. *Bemyndigandet gäller till och med den 31 december 2020.*

På anställda hos klassificeringssällskap som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför säkerhetskontroller som avses i 1 mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Föreslagen lydelse

4 a §

Säkerhetskontroller som utförs av klassificeringssällskap

Transport- och kommunikationsverket får bemyndiga ett i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) avsett, av verket erkänt klassificeringssällskap att utföra sådana säkerhetskontroller som avses i förordningen om sjöfartsskydd. Dessutom får verket bemyndiga ett sådant klassificeringssällskap att utfärda ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget.

På anställda hos klassificeringssällskap som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför säkerhetskontroller som avses i det momentet *och utfärdar ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget.* Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 1 § 1 mom., sådant det lyder i lag 914/2016,
och
fogas till lagen en ny 14 a § som följer:

Gällande lydelse

1 §

Tillämpningsområde

I denna lag finns bestämmelser om den utrustning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG, nedan utrustningsdirektivet.

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på utrustning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG, nedan utrustningsdirektivet.

(nytt 14 a §)

14 a §

Ändring av fartygets användningsändamål

Vad som i 14 § föreskrivs om fartyg som från att segla under en sådan stats flagg som inte hör till Europeiska unionen övergår till finsk flagg tillämpas även på sådant fartyg som på grund av ändrat användningsändamål beviljats säkerhetscertifikat med stöd av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Statsrådets förordning

om ändring av statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten

I enlighet med statsrådets beslut
upphävs i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010) 6 kap. 6 §, sådan den lyder i förordning 1057/2014,
ändras 1 kap. 1 §, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1–6 §, 4 kap. 1 och 2 §, 5 kap. 1–3 §, 6 kap. 2, 5 och 8–13 § samt 7 kap., av dem 2 kap. 1 §, 3 kap. 2–4 §, 4 kap. 2 §, 5 kap. 1–3 §, 6 kap. 8 § och 7 kap. sådana de lyder i förordning 411/2017, 4 kap. 1 § och 6 kap. 9 och 13 § sådana de lyder i förordning 1197/2018, 6 kap. 2 § sådan den lyder i förordning 85/2020, 6 kap. 5 och 10–12 § sådana de lyder i förordning 1057/2014, samt
fogas till förordningen ett nytt 2 a kap. och till 8 kap., sådant det lyder i förordning 411/2017, nya 2 och 3 § som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Syfte

Genom denna förordning utfärdas närmare bestämmelser enligt miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) om verkställigheten av MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt Europeiska unionens rättsakter på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen samt i fråga om finska fartyg också utanför Finlands territorialvatten och den ekonomiska zonen.

2 kap.

Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

1 §

Begränsningar av oljeutsläpp från fartygens maskinutrymmen

I enlighet med 2 kap. 1 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten får oljehaltig blandning från fartygens maskinutrymmen släppas ut i vattnet i Finlands territorialvatten och i den ekonomiska zonen utanför den zon som sträcker sig fyra sjömil från närmaste land, om följande förutsättningar som anges i bilaga I till MARPOL-konventionen uppfylls:

- 1) koncentrationen av olja i utflödet inte överstiger 15 delar per miljon delar vatten,
 - 2) fartyget är under gång,
 - 3) den oljehaltiga blandningen behandlas i ett sådant system för filtrering av olja enligt regel 14.7 i bilaga I till MARPOL-konventionen som är försett med en automatisk larmanordning och arrangemang som säkerställer att utsläpp av oljehaltiga blandningar automatiskt stoppas, och
 - 4) den oljehaltiga blandningen inte härrör från oljetankfartygs lastpumpum.
- Ombord på oljetankfartyg förutsätts dessutom utöver det som föreskrivs i 1 mom. att den oljehaltiga blandningen inte har blandats med rester av oljelast.

På finska fartyg tillämpas 1 och 2 mom. också utanför finskt vattenområde och den ekonomiska zonen dock så att när ett fartyg framförs utanför de specialområden som anges i bilaga I till MARPOL-konventionen är minimikravet i stället för det som föreskrivs i 1 mom. 3 punkten att den oljehaltiga blandningen behandlas i system för filtrering av olja enligt regel 14.6 i bilaga I till konventionen.

2 a kap.

Överföring av skadlig och farlig last och av skadligt och farligt avfall samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat

1 §

Arrangemang och begränsningar i samband med överföringar och leveranser

I fråga om fartyg som inom ett utsett område deltar i överföring av laster som avses i 2 a kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten eller leverans av bränsle ska fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare se till att ett hjälpfartyg med tillräcklig bekämpningsmateriel finns på plats. I samband med leverans av bränsle kan som ett tillräckligt hjälpfartyg betraktas ett hjälpfartyg som hör till fartygets utrustning, såsom en arbetsbåt. Hjälpfartyget och bekämpningsmaterialet ska under hela överföringen eller leveransen vara i ständig beredskap för omedelbar användning.

Bekämpningsmaterialet ska lämpa sig för den skadliga eller farliga last som överförs eller det bränsle som levereras. På plats ska finnas tillräckligt med bekämpningsbommar så att eventuellt bränsle eller annat skadligt eller farligt flytande ämne som läcker ut i vattnen inte sprider sig. I samband med STS-operationer som avses i 2 a kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska dock båda fartygen omgärdas av oljebekämpningsbommar.

I samband med överföring av skadlig eller farlig last ska materialet kunna bekämpa ett sådant läckage av den last som överförs som är av den storleken att det enligt överföringsplanen eller lasthanteringsmanualen överförs eller levereras med överföringsutrustning mellan fartygen under fem minuter med maximal överföringshastighet. Dessutom ska fartyg som ingår i bekämpningsmaterialet vid överföring av last mellan fartyg klara av att ur vattnet till sina tankar samla upp det skadliga eller farliga flytande ämne som överförs och klara av bekämpningsarbete i minst en meter höga vågor.

De personer som manövrerar bekämpningsmaterialet ska ha den utbildning som bekämpningsuppdraget kräver. Minst en av de personer som manövrerar bekämpningsmaterialet ska ha avlagt nivå 1 i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) OPRC-kurs.

De parter som deltar i överföringen eller leveransen avtalar om vem som ansvarar för att se till att bekämpningsmaterialet finns på plats. Det är dock trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot överföringen eller leveransen som ansvarar för att se till att bekämpningsmaterialet finns på plats, om parterna inte har avtalat om ansvarsfördelningen.

2 §

Uppgifter som ska fogas till anmälan om en STS-operation

Till en i 2 a kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten avsedd anmälan om en STS-operation som avses i 3 § 1 mom. i det kapitlet ska fogas följande uppgifter:

- 1) namn, flaggstater, anropssignaler, IMO-nummer och uppskattade ankomsttider för de fartyg som deltar i operationen,
- 2) datum, klockslag och geografisk position för inledandet av den planerade operationen,

- 3) typ och mängd av olja som ska överföras,
- 4) operationens planerade längd,
- 5) uppgifter om tjänsteleverantören för operationen eller om den person som har det övergripande tillsynsansvaret för operationen samt kontaktuppgifter,
- 6) bekräftelse över att fartyget har en i 2 a kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten avsedd STS-plan som godkänts av Transport- och kommunikationsverket eller av ett erkänt klassificeringssällskap,
- 7) uppgifter om i 1 § avsedda arrangemang och begränsningar i samband med överföringar och leveranser.

3 §

Uppgifter som ska fogas till anmälan om en annan överföring eller om en leverans

Till en i 2 a kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten avsedd anmälan om en annan överföring än en STS-operation som avses i 3 § 1 mom. i det kapitlet eller om en leverans av bränsle ska fogas följande uppgifter:

- 1) namn, flaggstater, anropssignaler, IMO-nummer och uppskattade ankomsttider för de fartyg som deltar i överföringen eller leveransen,
- 2) datum, klockslag och geografisk position för inledandet av den planerade överföringen eller leveransen,
- 3) uppgifter om huruvida överföringen eller leveransen genomförs till ankars eller under gång,
- 4) typ och mängd av last som ska överföras eller bränsle som ska levereras,
- 5) överföringens eller leveransens planerade längd,
- 6) uppgifter om tjänsteleverantören för överföringen eller leveransen eller om den person som har det övergripande tillsynsansvaret för överföringen eller leveransen samt kontaktuppgifter,
- 7) bekräftelse över att fartyget har en lasthanteringsmanual som avses i 2 a kap. 3 § 3 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten,
- 8) uppgifter om i 1 § avsedda arrangemang och begränsningar i samband med överföringar och leveranser.

3 kap.

Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

1 §

Klassificering av skadliga flytande ämnen

Skadliga flytande ämnen indelas på grundval av sin miljöfarlighet i fyra klasser på det sätt som bestäms i regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen.

Till klass X hänförs skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i vattnet vid tankrengöring eller barlastlänsning, utgör en allvarlig risk för marina naturtillgångar eller människors hälsa.

Till klass Y hänförs skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i vattnet vid tankrengöring eller barlastlänsning, utgör en risk för marina naturtillgångar eller människors hälsa eller skadar trivseln eller försvårar annat behörigt utnyttjande av havet.

Till klass Z hänförs skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i vattnet vid tankrengöring eller barlastlänsning, utgör en mindre risk för marina naturtillgångar eller människors hälsa.

Till klass OS hänförs ämnen som vid bedömning enligt regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen befunnits falla utanför klasserna X, Y och Z.

2 §

Krav på lossning av skadliga flytande ämnen som tillhör klass X samt rengöring av tanken

En tank från vilket ett ämne i klass X har lossats ska spolas i enlighet med regel 13.6 i bilaga II till MARPOL-konventionen innan fartyget lämnar lossningshamnen.

Allt vatten som efter genomförd spolning tas i tanken kan släppas ut i vattnet i enlighet med regel 13.2 i bilaga II till MARPOL-konventionen.

3 §

Krav på lossning av skadliga flytande ämnen som tillhör klass Y samt rengöring av tanken

En tank från vilken ett högvisköst ämne i klass Y som avses i regel 1.17 i bilaga II till MARPOL-konventionen eller ett stelnde ämne i klass Y som avses i regel 1.15 ska spolas i enlighet med regel 13.6 i bilaga II innan fartyget lämnar lossningshamnen.

Allt vatten som efter genomförd spolning tas i tanken kan släppas ut i vattnet i enlighet med regel 13.2 i bilaga II till MARPOL-konventionen.

4 §

Krav på lossning av skadliga flytande ämnen som tillhör klasserna Y och Z samt rengöring av tanken

Ämnen i klass Y i andra fall än de som avses i 3 § samt ämnen i klass Z ska tömmas i enlighet med lasthanteringsmanualen. I annat fall ska tanken spolas, eller också ska sådana alternativa metoder enligt regel 16.8 i bilaga II till MARPOL-konventionen som inspektören kräver vidtas.

Allt vatten som efter genomförd spolning tas i tanken kan släppas ut i vattnet i enlighet med regel 13.2 i bilaga II till MARPOL-konventionen.

5 §

Konstruktionskrav på kemikalietankfartyg

Kemikalietankfartyg enligt 1 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, som transporterar ämnen i klass X, Y eller Z, och oljetankfartyg eller andra tankfartyg, som kan transportera skadliga flytande ämnen i enlighet med bilaga II till MARPOL-konventionen, ska uppfylla de krav som ställs på kemikalietankfartyg i reglerna 11 och 12 i bilaga II till MARPOL-konventionen i enlighet med följande:

1) kemikalietankfartyg som är byggda den 1 juli 1986 eller senare ska uppfylla kraven i IMO:s regler för sjötransport av farliga flytande kemikalier (IBC-koden), och kemikalietankfartyg som är byggda före den 1 juli 1986 ska uppfylla kraven i IMO:s regler för transport av kemikalier i bulk (BCH-koden), vilka tillämpas på internationella sjötransporter,

2) fartygens pump- och rörledningsanordningar, lossningsarrangemang och sloptankar ska uppfylla kraven i regel 12 i bilaga II till MARPOL-konventionen.

6 §

Ventilation av lastrester

För att avlägsna sådana lastrester från en tank som består av ämnen med ett ångtryck större än 5 kilopascal vid 20 grader Celsius, kan användas ventilationsmetoder enligt regel 13.3 i bilaga II och bihang 7 till bilaga II till MARPOL-konvention. Vid detta förfarande ska på det vatten som därefter tas i tanken inte tillämpas kraven på utsläpp av skadliga flytande ämnen i bilaga II till MARPOL-konventionen.

4 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Krav på förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar på fartyg

Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall i vattnet på finskt vattenområde och i den ekonomiska zonen samt från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och den ekonomiska zonen med följande undantag:

1) behandlat toalettavfall får släppas ut genom en behandlingsanläggning för toalettavfall vilken när det gäller finska fartyg har godkänts enligt lagen om marin utrustning (1503/2011) och när det gäller fartyg som för flagg tillhörande någon annan medlemsstat i Europeiska unionen enligt rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning eller vilken, när det gäller fartyg som för flagg tillhörande någon annan främmande stat, har godkänts av administrationen i fartygets flaggstat,

2) behandlat toalettavfall får släppas ut på minst tre sjömil avstånd från närmaste land genom en sådan anläggning som finfördelar och desinficerar toalettavfallet; en förutsättning är att Transport- och kommunikationsverket har godkänt anläggningen för finska fartygs del och att fartygets flaggstat har godkänt anläggningen för andra fartyg,

3) obehandlat toalettavfall får släppas ut på minst 12 sjömil avstånd från närmaste land så att det toalettavfall som samlats i tankarna inte släpps ut på en gång utan med måttlig utsläppshastighet när fartyget gör minst fyra knop; den måttliga utsläppshastigheten ska beräknas specifikt för varje fartyg i enlighet med instruktionerna i IMO:s resolution MEPC.157(55), och Transport- och kommunikationsverket eller ett klassificeringssällskap som det befullmäktigat ska godkänna beräkningarna.

Genom en anläggning som avses i 1 mom. 2 punkten får dock inte behandlat toalettavfall släppas ut i Östersjöområdet från nya passagerarfartyg, som anges i kapitel 1 regel 1 stycke 10 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, från och med 1 juni 2019 och inte från existerande passagerarfartyg från och med 1 juni 2021.

Trots vad som föreskrivs i 1 mom. 3 punkten får inte obehandlat toalettavfall släppas ut i Östersjöområdet från nya passagerarfartyg, som anges i kapitel 1 regel 1 stycke 10 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, från och med 1 juni 2019 och inte från existerande passagerarfartyg från och med 1 juni 2021.

2 §

Krav på behandlingsanläggningar för toalettavfall

Behandlat toalettavfall får utan begränsningar släppas ut genom en sådan godkänd behandlingsanläggning för toalettavfall som uppfyller kraven i IMO:s resolution MEPC.2(VI), om anläggningen har installerats på fartyget före den 1 januari 2010. Behandlat toalettavfall får utan begränsningar släppas ut genom en sådan godkänd behandlingsanläggning för toalettavfall som uppfyller kraven i IMO:s resolution MEPC.159(55).

Behandlat toalettvatten får utan begränsningar släppas ut i Östersjöområdet från nya passagerarfartyg, som anges i kapitel 1 regel 1 stycke 10 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, från och med den 1 juni 2019 och från existerande passagerarfartyg från och med den 1 juni 2021 endast genom en sådan godkänd behandlingsanläggning för toalettavfall som även beträffande utsläppsbestämmelser för kväve och fosfor uppfyller kraven i de utsläppsbestämmelser som avser behandlat toalettavfall och som ingår i IMO:s resolution MEPC.227(64).

5 kap.

Förhinder av utsläpp av fast avfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av fast avfall i vattnet och utsläpps begränsningar på Östersjön och andra specialområden

Det är förbjudet att släppa ut allt annat fast avfall än de fasta avfall som finns nämnda i regel 6 i bilaga V till MARPOL-konventionen på specialområdena som avses i bilaga V till MARPOL-konventionen. Det är dock tillåtet att släppa ut vissa fasta avfall från fartyg enligt regel 6 i bilaga V till MARPOL-konventionen.

Det är förbjudet att slänga plastföremål och föremål och ämnen som innehåller plast i vattnet från fartyg.

2 §

Förbud mot utsläpp av fast avfall i vattnet och utsläpps begränsningar på andra ställen än specialområdena

Det är förbjudet att släppa ut allt annat fast avfall än de fasta avfall som finns nämnda i regel 4 i bilaga V till MARPOL-konventionen annanstans än på de specialområden som avses i bilaga V till MARPOL-konventionen. Det är dock tillåtet att släppa ut vissa fasta avfall från fartyget enligt regel 4 i bilaga V till MARPOL-konventionen.

Det är förbjudet att slänga plastföremål och föremål och ämnen som innehåller plast i vattnet från fartyg.

3 §

Utsläpp av fast avfall i vattnet från fasta eller flytande plattformar

Det är förbjudet att släppa ut fast avfall i vattnet från en fast eller flytande plattform samt från alla övriga fartyg, som finns invid dessa plattformar eller på högst 500 meters avstånd från dem. Det är dock tillåtet att släppa ut matavfall i vattnet enligt regel 5 i bilaga V till MARPOL-konventionen.

6 kap.

Förhinder av luftförorening från fartyg

2 §

Kvalitetskrav på bränsle och begränsning av svaveloxidutsläpp

När finska fartyg framförs på andra områden än sådana svavelkontrollområden som avses i bilaga VI till MARPOL-konventionen får svavelhalten i det bränsle som används på fartyget uppgå till högst 0,50 viktprocent. Begränsningen gäller också sådant drivmedel som transporteras på fartyget för att användas på fartyget.

När finska fartyg framförs på Östersjöområdet och andra sådana svavelkontrollområden som avses i bilaga VI till MARPOL-konventionen samt när utländska fartyg framförs på finskt vattenområde eller i den ekonomiska zonen får svavelhalten i det bränsle som används på fartyget uppgå till högst 0,10 viktprocent. Bränsle som transporteras på fartyget för att användas på fartyget får dock uppgå till högst 0,50 viktprocent.

5 §

Undantag i fråga om kraven på svavelhalten i bränsle

Vad som föreskrivs i 2 och 4 § tillämpas inte på

- 1) bränslen avsedda för forskning och testning,
- 2) bränslen som används av försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg, om anskaffning av sådant bränsle medför olägenhet för fartygets operativa verksamhet,
- 3) sådan användning av bränsle på fartyg som är nödvändig för att trygga fartygets säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller
- 4) sådan användning av bränsle som är nödvändig till följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits så snart som möjligt efter skadan för att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet och redaren eller fartygets befälhavare inte uppsåtligt har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

8 §

Utsläppsminskningsmetoder

I stället för bränsle som uppfyller kraven i 2 och 4 § kan fartyg använda sig av utsläppsminskningsmetoder, med hjälp av vilka fartygen uppnår kontinuerliga minskningar i de totala svaveloxidutsläppen som minst motsvarar den nivå som skulle uppnås om fartyget använde bränsle som uppfyller kraven i 2 och 4 §.

Vid bedömningen av om en utsläppsminskningsmetod är tillräckligt effektiv används de utsläppsvärden som avses i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen. Utsläppsminskningsmetoderna ska också stämma överens med de kriterier som bestäms i de juridiska instrument som avses i bilaga II till det direktivet.

9 §

Försök med nya utsläppsminskningsmetoder

Tillstånd till försök med nya utsläppsminskningsmetoder ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket minst sex månader innan försöken inleds.

Under försöken behöver fartygen inte använda bränslen enligt kraven i 2 och 4 §, om följande förutsättningar är uppfyllda:

- 1) Transport- och kommunikationsverket har underrättat Europeiska kommissionen och alla berörda hamnstater skriftligen om försöken minst sex månader innan de inleds,

2) i fartyg som deltar i försöken installeras manipulationssäkra anläggningar för kontinuerlig mätning av de avgaser som leds via rökrören, och anläggningarna används under hela försöksperioden,

3) svaveloxidutsläppen för fartyg som deltar i försöken minskar åtminstone till den nivå som skulle uppnås om fartyget använde bränsle som uppfyller kraven i 2 och 4 §,

4) lämpliga system för hantering av det avfall som utsläppsminskningssåttoderna orsakar används under hela försöksperioden,

5) dess inverkan på den marina miljön, särskilt på ekosystemen i skyddade hamnar, vid anläggningsplatser och i flodmynningar, utvärderas under hela försöksperioden,

6) fullständiga resultat av försöken lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom tre månader efter det att försöken avslutats, och

7) Transport- och kommunikationsverket underrättar Europeiska kommissionen om resultaten och gör dem offentligt tillgängliga inom sex månader efter det att försöken avslutats.

10 §

Bestämningsmetoder

Som referensmetod vid fastställandet av svavelhalten i marina bränslen ska den gällande metoden enligt standarderna ISO 8754 och PrEN ISO 14596 tillämpas.

För att fastställa om svavelhalten i det marina bränsle som levererats till och används av fartyg stämmer överens med bilaga VI till MARPOL-konventionen och Europeiska unionens rättsakter används förfarandet för verifiering av prov på bränsle enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen.

11 §

Överlåtelsebevis för bränsle och prov på bränsle

Av det överlåtelsebevis för bränsle som finns på fartyget ska framgå de uppgifter som ingår i bilaga V till bilaga VI till MARPOL-konventionen. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov på bränsle enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Överlåtelsebeviset för bränsle ska finnas ombord på fartyget på en plats som är lätt åtkomlig för inspektion. Det ska förvaras i tre år efter det att brännoljan har levererats ombord. Det prov på levererat bränsle som fogats till överlåtelsebeviset ska förvaras på fartyget tills brännoljan är huvudsakligen förbrukad, dock minst i 12 månader.

12 §

Tagning och analys av prov

Tullen kontrollerar utifrån de prov som Tullen tagit att svavelhalten i tung brännolja och lätt brännolja överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning. Provtagningen ska inledas den dag det tillämpliga gränsvärdet för maximal svavelhalt i bränslet träder i kraft.

Provtagningen på lager och distributionsstationer ska utföras regelbundet, tillräckligt ofta och i tillräcklig omfattning och på ett sådant sätt att proven är representativa för det undersökta bränslet. Proven ska analyseras utan onödigt dröjsmål.

13 §

Rapportering till Transport- och kommunikationsverket

Den information om tillgången till och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland varje kalenderår som avses i 7 kap. 13 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska ges till Transport- och kommunikationsverket senast den 1 mars året efter det berörda kalenderåret.

7 kap.

Mottagning av avfall i hamnar

1 §

Mottagande av avfall i hamnar

I hamnar kan mottagningen av avfall ordnas antingen så att det finns en permanent mottagningsanordning i hamnen eller så att en mottagningstjänst för avfall vid behov beställs till hamnen.

2 §

Hamnens avfallshanteringsplans uppbyggnad och innehåll

Hamnens avfallshanteringsplan ska omfatta följande uppgifter:

- 1) hamnens kontaktuppgifter, inklusive hamnens namn, adress samt läge angivet med koordinater,
- 2) kontaktuppgifter till hamninnehavarens kontaktperson,
- 3) kontaktuppgifter till eventuella andra instanser som ansvarar för avfallshanteringen i hamnen,
- 4) en bedömning av behovet av mottagningsanordningar i hamnen mot bakgrund av behoven hos de fartyg som normalt anlöper hamnen, inklusive typ och storlek av de fartyg som anlöper hamnen, antalet hamnanlöp, den last som passerar via hamnen och fartygsgenererat avfall samt hamnens storlek och läge,
- 5) en beskrivning av mottagandet av avfall i hamnen, inklusive fraktioner och mängder avfall som tas emot, typ av mottagningsanordningar, såsom fast anordning eller tjänst som beställs separat, mottagningsanordningarnas kapacitet och anordningarnas läge i hamnen och tillgängligheten, inklusive anordningarnas öppettider,
- 6) grunderna för fastställandet av de avfallsavgifter som tas ut av fartygen och uppgift om de avfallsfraktioner för vilka en direkt avgift tas ut,
- 7) uppgift om huruvida hamnen omfattas av skyldigheten att lämna fartyget ett avfallsavlämningskvitto i enlighet med 10 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten,
- 8) förfarandet för rapportering av brister i hamnens mottagningsanordningar och för behandling av rapporter,
- 9) en beskrivning av tillfället att bli hörd om hamnens avfallshanteringsplan i enlighet med 9 kap. 7 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten,
- 10) en redogörelse över eventuella avtal med en annan hamn eller en annan aktör om rätten att använda en mottagningsanordning.

Om avfallshanteringsplanen utarbetas gemensamt av flera hamnar, ska de uppgifter som nämns i 1 mom. 1–5, 7 och 10 punkten anges separat för varje hamn.

Hamnens avfallshanteringsplan kan dessutom omfatta följande uppgifter:

- 1) en sammanfattning av gällande lagstiftning och formaliteter i samband med avlämning av avfall,

2) en beskrivning av de metoder som används för att organisera avfallshanteringen för olika avfallsströmmar i hamnen, av eventuell utrustning och eventuella processer för förbehandling av avfall i hamnen samt av den fortsatta behandlingen av avfallet,

3) en beskrivning av de metoder som används för att registrera den faktiska användningen av mottagningsanordningarna,

4) en beskrivning av de metoder som används för att registrera de mängder fartygsgenererat avfall som tas emot,

5) en kartbild över var mottagningsanordningarna är belägna i hamnen,

6) en prislista över avfallsavgifterna,

7) statistikuppgifter över de uppgifter som nämns i 1 mom. 4 punkten.

8 kap.

Avlämning av avfall i hamn

2 §

Differentiering av avgifterna enligt hur farligt avfallet är

Med differentiering av avgifterna enligt hur farligt avfallet är avses i enlighet med 10 kap. 4 § 3 mom. 3 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten att beloppet av avgifterna kan bero på avfallets farliga egenskaper och på de kostnader som avfallshanteringen orsakar. Mängden farligt avfall får däremot inte inverka på de avgifter som tas ut för avlämning av avfall.

3 §

Grunderna för beviljande av nedsättning av fartygens avgifter

Grunden för nedsättning som grundar sig på närsjöfart i enlighet med 10 kap. 4 § 4 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten är att fartyget påvisar att det avlämnat det avfall som hör till det avfallsslag som är föremål för avgiften i vilken som helst hamn högst 48 timmar tidigare.

Denna förordning träder i kraft den 20 .